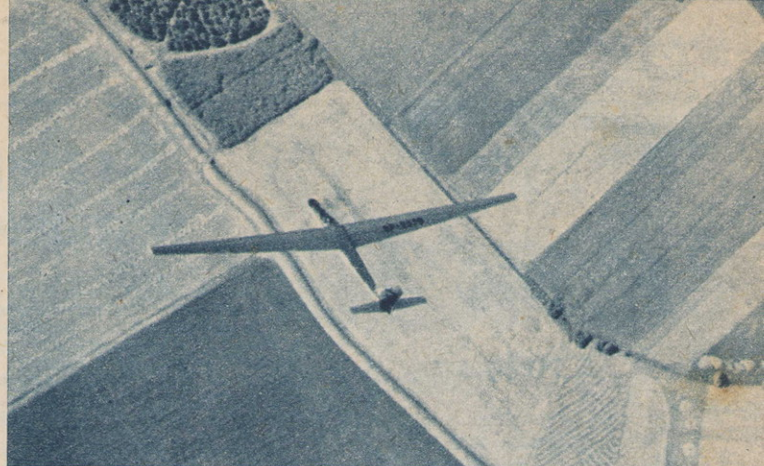
SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (626) • 7.VII. 1963 r. • ROK XIX/XXXIII • CENA 2 zł



Szybowcowym Mistrzem Polski na rok 1963 został JAN WRÓBLEWSKI z Bydgoszczy. Wyżej: „Foka" na trasie przelotu.
Foto: B. Koszewski

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

MINISTERSTWO Komunikacji podało do wiadomości, że po zakończeniu pertraktacji w Helsinkach podpisano tam umowę między rządem PRL a rządem Republiki Finlandii o cywilnej komunikacji lotniczej. Umowa daje prawo uruchomienia przez przedsiębiorstwa lotnicze Polski i Finlandii komunikacji powietrznej między obu krajami.

★

W WARSZAWIE odbył się tygodniowy walny zjazd Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacj NOT, który poświęcony był głównie postępowi technicznemu w transporcie, a w szczególności w kolejnictwie. W uchwałach zjazdu nie pominięto również zagadnień lotnictwa komunikacyjnego. Podkreślano szczególnie konieczność zabezpieczenia nowych lotnisk. Wysunięto również postulat powołania samodzielnej wyższej uczelni technicznej kształcącej wyłącznie specjalistów komunikacji.

★

NA LOTNISKU Okęcie w Warszawie wylądował 16 czerwca br. pasażerski samolot odrzutowy „Caravelle" Jugosłowiańskich Linii Lotniczych (JAT), który otworzył nową jugosłowiańską linię lotniczą łączącą Belgrad przez Warszawę z Kopenhagą. Samoloty JAT-a kursować będą na tej linii raz w tygodniu (w niedzielę). Jest to piąta zagraniczna linia tranzytową przebiegająca przez naszą stolicę.

★

W SIEDZIBIE APRL w Warszawie odbyło się 18 czerwca br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, na którym zatwierdzono m. in. bilans APRL za 1962 r. oraz omówiono szereg spraw organizacyjnych.

★

W WOJSKOWYM Instytucie Historycznym w Warszawie odbyło się posiedzenie Rady Naukowej poświęcone omówieniu działalności Zakładu Historii Dawnego Wojska, a w szczególności wydaniu przez ten zakład rewelacyjnej pracy artylerzysty polskiego z XVII w. Kazimierza Siemienowicza pt. „Wielkiej sztuki artylerii część pierwsza". Referat o życiu i dziele Siemienowicza wygłosił mgr T. Nowak.

★

W AULI Politechniki Warszawskiej czynna była w dniach 21—27 czerwca br. francuska wystawa urządzeń i aparatury dla zastosowania energii jądrowej dla celów pokojowych, której organizatorem był Komisariat Energii Atomowej (CEA) działający we Francji jako instytucja państwowa od 1945 r. Z tej okazji przybył do Warszawy dyrektor Ośrodka Badań Atomowych w Saclay, prof. Jean Debiesse.

★

W OPOLU odbyły się w czerwcu br. mistrzostwa szybowcowe województwa opolskiego.

★

ZNANY uczony radziecki, jeden z pionierów astronautyki dr Ary Szternfeld, zamieszkujący obecnie w Moskwie, otrzymał honorowe obywatelstwo miasta Sieradza, w którym urodził się w 1905 r. i przebywał wraz z rodziną przed pierwszą wojną światową.

★

AEROKLUB Kielecki zorganizował lotniczy konkurs rysunkowy, na który nadesłano ok. 400 prac z całego województwa. I nagrodę otrzymał Adam Myjak z Sandomierza, a II Tadeusz Maj z Ostrowa. W WDK w Kielcach otwarta została wystawa najlepszych rysunków tego konkursu.

★

NA LOTNISKU zielonogórskim w Przylepie odbyło się spotkanie aktywu Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z posłem na Sejm PRL, Teofilem Fleischerem, w czasie którego zapoznano posła z planami i zamierzeniami aeroklubu na najbliższy okres.

★

OKOŁO 100 rysunków nadesłano na konkurs rysunkowy pt. „Lotnictwo XX wieku", który zorganizowany został przez Aeroklub Poznański i Wydział Kultury Prezydium DRN Poznań-Wulda. Jury wyróżniło 3 prace jedenastolatków: Jana Kowalewskiego (rys. samolotu z 1910 r.), T. Demutha (rys. śmigłowca) i A. Fonfary.

★

Dwa diamenty do złotej odznaki szybowcowej zdobyli piloci Aeroklubu Częstochowskiego. Pil. Andrzej Tajchman przeleciał 500 km z Częstochowy do Szczecina, a pil. Waldemar Pikiel wykonał przelot docelowy 300 km do Zielonej Góry. Obaj latali na szybowcach „Mucha-Standard".

★

- **PILOCI** Aeroklubu Krakowskiego: Janusz Tarkowski i Wojciech Fijał wykonali na „Muchach-Standard" przelot do Leszna Wlkp — 317 km. Tym samym obaj piloci zdobyli diamenty do złotej odznaki szybowcowej.

★

AUSTRIACKIE Linie Lotnicze AUA wydały 26 czerwca br. w salach hotelu „Bristol" w Warszawie coctail z okazji otwarcia w naszej stolicy stałego przedstawicielstwa towarzystwa Austrian Airlines.

STANISŁAW SERAFIN ZWYCIĘŻA W NOWYM SĄCZU

Dnia 22 czerwca br. zakończyły się w Nowym Sączu Międzyklubowe Zawody Szybowcowe o puchar Ziemi Sądeckiej, w których uczestniczyło 8 zawodników. Ogółem rozegrano trzy konkurencje. Zwycięzcą został mgr inż. Stanisław Serafin uzyskując 528 pkt. Drugie miejsce zajął Jacek Ombach zdobywając 473,1 pkt, a trzecie Stanisław Ziębiec — 414,1 pkt (wszyscy z Nowego Sącza).

Uroczyste zakończenie zawodów odbyło się w lokalu Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu, na które przybyli przedstawiciele władz oraz zaproszeni goście. Po zagajeniu przez prezesa APh Józefa Zająca, dyrektora Banku Polskiego w Nowym Sączu, nastąpiło odczytanie wyników oraz rozdanie nagród. Uroczystość upłynęła w przyjemnej i koleżeńskiej atmosferze. (m)

STANISŁAW KASPEREK (Świdnik)
MISTRZEM POLSKI W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

W dniach 17-23 czerwca br odbyły się w Stalowej Woli IV Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji. Mistrzostwa rozegrane zostały na samolotach „Zlin 26". W wyniku trzech konkurencji półfinałowych do walki o mistrzowski tytuł zakwalifikowało się 9 pilotów. W finale zawodnicy wykonali po jednej wiązance obowiązkowej i jednej dowolnej. Naszym najlepszym akrobatą okazał się, już po raz trzeci z kolei, Stanisław Kasperek ze Świdnika. A oto ostateczne wyniki IV SMPA:

1. Stanisław Kasperek (Świdnik) — 771,6 pkt. 2. Stefan Studencki — 741,0 pkt. 3. Edmund Mikołajczyk (Gliwice) — 680,3 pkt. 4. Felicjan Kawala (Katowice) — 650,7 pkt. 5. Antoni Kozłowski (Katowice) — 635,5 pkt. 6. Jerzy Wikło (Grudziądz) — 621,8 pkt. 7. Stanisław Ackerman (Inowrocław) — 615,1 pkt. 8. Zbigniew Nowakowski (Mielec) — 570,3 pkt. 9. Stanisław Marliński (Katowice) — 568,2 pkt. 10. Władysław Wójcicki (Krosno) — 346,6 pkt. 11. Ryszard Kasperek (Świdnik) — 318,4 pkt. 12. Stanisław Maksymowicz (Wrocław) — 316,8 pkt. 13. Julian Ziobro (Jelenia Góra) — 303,4 pkt. 14. Eugeniusz Siedlecki (Jelenia Góra) — 302,6 pkt. 15. Tadeusz Zach (Świdnik) — 289,3 pkt. 16. Seweryn Przybylski (Łódź) — 266,9 pkt. 17. Eugeniusz Martyna (Krosno) — 264 pkt. 18. Andrzej Zieliński (Warszawa) — 254 pkt. 19. Zbigniew Welsch (Krosno) — 231,4 pkt. 20. Helmut Staś (Opole) — 226,4 pkt. 21. Ludwik Pająk (Gliwice) — 214,1 pkt. 22. Czesław Bronikowski (Warszawa) — 213,3 pkt. 23. Roman Dryja (Stalowa Wola) — 211,8 pkt. 24. Zbigniew Żuczkowski (Warszawa) — 199,5 pkt. 25. Mikołaj Skurata (Białystok) — 172,3 pkt. (pj)



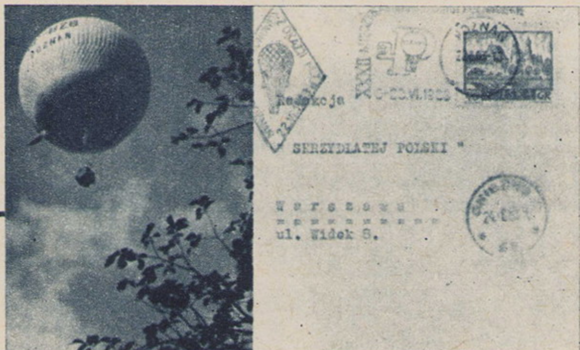
Mistrz Polski po raz trzeci — Stanisław Kasperek.

V ZAWODY BALONÓW WOLNYCH o puchar gen. bryg. pil. J. Raczkowskiego

W dniu 22 czerwca br. Komitet Honorowy Obchodów XX-lecia Ludowego Wojska Polskiego i Aeroklub Poznański zorganizowały piąte z kolei Zawody Balonów Wolnych, tym razem o puchar przechodni ufundowany przez dowódcę Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Jana Raczkowskiego. Na starcie stanęły cztery załogi z zadaniem przelotu docelowego do Gębarzewa k/Gniezna (56 km). Pierwszy start nastąpił o godzinie 17,15.

Najbliżej celu (1 km) wylądował balon „Poznań", którego pilot inż. **Zbigniew Laszkiewicz** zdobył piękny puchar w kształcie balonu. W dalszej kolejności miejsca zajęli: 2. mgr **Józef Zych** na balonie „Katowice" — 2,5 km od celu, 3. **Władysław Rewakowicz** na „Polonezie" — 12 km 4. **Jan Gawęcki** na „Syrenie" — 20 km. Średni czas lotu wynosił około dwóch godzin. Zdaniem pilotów gdyby dane z komunikatu meteorologicznego były bliższe rzeczywistości, to wyniki byłyby jeszcze lepsze. (pj)

Niżej: Pocztówka z zawodów nadesłana do redakcji z pozdrowieniami od kierownictwa i uczestników zawodów.



ADAM WITEK ODLECIAŁ DO USA

Aeroklub PRL otrzymał zaproszenie do udziału w XXX Szybowcowych Mistrzostwach USA, rozgrywanych w dniach od 2 do 12 lipca br. na lotnisku Elmira (stan Nowy Jork). Przyjmując zaproszenie, APRL ustalił ekipę w składzie: szef ekipy inż. Roman Zabiełło, zawodnik Adam Witek, pomocnik Seweryn Mierzwicki, która odleciała 22 czerwca br. do Montrealu. Adam Witek startować będzie na szybowcu „Foka-4" (SP-1666), która razem z wozem transportowym odpłynęła 24 maja br. na statku „Batory" do Montrealu.

Przy tej okazji warto dodać, iż w XXX Szybowcowych Mistrzostwach USA uczestniczy 49 najlepszych pilotów amerykańskich, m. in. Johnson i Schreder oraz 3 zagranicznych: Witek — z Polski, Araoz — z Argentyny i Conte — ze Szwajcarii. Razem 52.

Szybowce startują tylko w jednej klasie, niezależnie od tego czy zaliczają się one do klasy standard czy też otwartej. Nasza „Foka-4" zmierzy się z sześcioma szybowcami Sisu-2 (doskonałość ok. 44), HP-8, HP-11 (doskonałość ok. 40) oraz innymi szybowcami amerykańskimi.

Ekipa nasza weźmie również udział w XV Szybowcowych Mistrzostwach Kanady, które odbędą się w dniach od 15 do 22 lipca br., bowiem i na te zawody Aeroklub PRL otrzymał zaproszenie.

Polacy po przybyciu do Montrealu rzutem kołowym (wraz z szybowcem) skierowali się do Elmira.

Naszemu szybowcowemu mistrzowi świata z 1958 r. Adamowi Witkowi życzym uzyskania jak najlepszych sukcesów dla polskich barw. (m).

NOWE ZGŁOSZENIA NA III JEŻOWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"

W połowie czerwca br. napłynęły do naszej redakcji dalsze zgłoszenia na III Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski". Nadesłali je: **Danuta Sylwanowicz** (Aeroklub Warszawski), która zdobyła w Lisich Kątach 3 150 pkt w memoriale; **Janusz Wasilewski** (Aeroklub Wrocławski) posiadający 4 160 pkt za trójkąt 200 km z prędkością 70 km/h; **Wiesław Zarycki** — 4 562 pkt, **A. Sienkiewicz** — 8 675 pkt oraz **Henryk Różalski** — 3 290 pkt, wszyscy z Aeroklubu Jeleniogórskiego.

Obok wymienionych na liście startowej III JZS znajdują się piloci: Kazimierz Gorzkiewicz, Olgierd Olszewski, Zbigniew Kuntsman, Jerzy Krasiński, Andrzej Bański, Henryk Kucharski i Jerzy Michalski. Pozostało więc jeszcze osiem wolnych miejsc. Czekamy na dalsze zgłoszenia. (pj)

Nasi korespondenci piszą

Jelenia Góra

GRUPA podchorążych z Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego odbyła ostatnio miesięczne przeszkolenie szybowcowe w Jeżowie Sudeckim k/Jeleniej Góry.

Niżej podpisany, wyrażając zdanie wszystkich podchorążych, pragnie wyrazić wielkie uznanie i podziw dla ogromnego wkładu pracy zespołu instruktorskiego i personelu technicznego, mającego na celu podniesienie kwalifikacji szkolnych pilotów wojskowych.

Podchorążowie Oficerskiej Szkoły Lotniczej wywieźli z Jeżowa prócz wrażeń i miłych wspomnień cały szereg sukcesów, nowych umiejętności pilotażowych i odznak szybowcowych. Oto między innymi — pchor. Maciej Nowaczyk i pchor. Lucjan Mężyk zdobyli Złote Odznaki Szybowcowe, pchor. Jacek Denega — srebrną, pchor. Józef Horodecki — uzyskał przewyższenie do Złotej Odznaki Szybowcowej oraz uprawnienia do lotów wysokościowych, pchor. Ryszard Lubkowski — uzyskał przewyższenie 4 700 m do Złotej Odznaki oraz uprawnienie do zabierania pasażerów i lotów wysokościowych. Ryszard Nowicki zdobył uprawnienie do lotów wysokościowych. Podobnie pozostali. Wszyscy poza tym przybyli do Dęblina zarażeni bakcylem sportu szybowcowego i stąd prośba do Aeroklubu Dęblińskiego o udostępnienie szybowców podchorążym, którzy chcą latać bodaj w niedziele i święta.

ppor. mgr **Bronisław Moryc**

Żary

DO dobrze pracujących kół lotniczych na Ziemi Lubuskiej zalicza się koło przy Technikum Budowlanym w Żarach. Oprócz zajęć teoretycznych młodzież uczy się w nim również modelarstwa lotniczego. Entuzjaści lotnictwa, pracujący w modelarni szkolnej, zdają egzamin na piątkę. Dowody tego dali na dwóch kolejnych wojewódzkich zawodach modeli latających w ubiegłym i bieżącym roku, gdzie zespołowo zajęli drugie miejsce. Egzaminem dojrzałości na odcinku propagandowym była wystawa lotnicza, zorganizowana z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka.

27 maja br. przy licznym udziale młodzieży i starszych sekretarz KP PZPR w Żarach, Józef Kamiński, dokonał otwarcia wystawy. Wśród kilkudziesięciu eksponatów zgromadzono na wystawie modele szybowców m. in.: RWD-10, różnych typów samolotów i „Skrzat" i „Pętla", które wykonano starannie i estetycznie. Jest to niewątpliwie zasługa dyrekcji szkoły, która otacza swe koło lotnicze szczególną opieką oraz opiekuna — Wiesława Niczewskiego.

Na wystawie urządzono również stoisko z prasą i książkami o lotnictwie. Obok, na placu, odbywały się pokazy lotu modeli na uwięzi w wykonaniu uczniów. Warkot silniczków modelarskich przyciągał młodzież i starszych.

Wystawa żarska była z pewnością lekcją pokazową politechnicznego kształcenia młodzieży. Dowody uznania za jej zorganizowanie złożyli młodzieży gospodarze miasta i powiatu wraz z posłem na Sejm PRL Teofilem Fleischerem, wpisując przyjemne uwagi do księgi pamiątkowej.

Eugeniusz Fedoruk

Echa lotnia

NIE DAJMY SIĘ WYPRZEDZIĆ

OD trzynastu przeszło lat nasi piloci szybowcowi współzawodniczą z Francuzami w zdobywaniu złotych odznak szybowcowych z trzema diamentami. Bilans dotychczasowych „bojów" jest korzystny dla Polaków: siedem razy byli pierwsi na świecie, cztery razy dali się wyprzedzić szybownikom francuskim, a dwa razy zdobyli jednakową z Francuzami ilość diamentowych odznak szybowcowych. Właśnie w ubiegłym roku był remis, tzn. że szybownicy polscy i francuscy zanotowali dotychczas na swym koncie po 91 odznak.

Ogółem FAI zarejestrowała dotychczas oficjalnie 305 odznak diamentowych, z których w posiadaniu pilotów szybowcowych poszczególnych krajów są następujące ilości:

1 — 2. Polska — 91
1 — 2. Francja — 91
3. NRF — 38
4. USA — 22
5. CSRS — 12
6. Wielka Brytania — 8
7. NRD — 7
8 — 10. Austria — 6
8 — 10. Jugosławia — 6
8 — 10. Szwajcaria — 6
11. Holandia — 4
12—13. Południ. Afryka — 3
12—13. Belgia — 3
14—15. Argentyna — 2
14—15. Nowa Zelandia — 2
16—19. Włochy — 1
16—19. Węgry — 1
16—19. Finlandia — 1
16— 9. Kanada — 1

W zeszłym roku wpisano na listę FAI ogółem 76 nowych posiadaczy odznak diamentowych, spośród których najwięcej było szybowników Niemiec zachodnich (20), Francji (18) i Polski (15). Tak więc pod względem ilości zdobytych odznak znaleźliśmy się w 1962 r. dopiero na trzecim miejscu. Na marginesie warto tu przypomnieć, że spośród tej piętnastki „diamentowych" Polaków wpisanych w ub. r. na listę FAI aż 13 „dostarczył" sam jeden Aeroklub Jeleniogórski.

Warto chyba o tym przypomnieć właśnie teraz w pełni sezonu i po IX Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie. Nie tylko zresztą przypomnieć, ale zasygnalizować naszym aeroklubom: **Uwaga! Na diamenty!**

Współzawodnictwo trwa. Francuzi nas gonią, a inni też latają nie gorzej od naszych pilotów.

Nie dajmy się wyprzedzić!

IKARUS

Do i od redaktora

Ratujmy samolot Skarżyńskiego

Szanowna Redakcjo!

„Zapomniany RWD-5 w Brazylii" (20 numer „SP" z dnia 19 maja br.), to powód, który zmusza mnie do zabrania głosu w tej sprawie. Wielka to przyjemność dla mnie przeczytać w naszej „Skrzydlatej" o (można rzec) „białym kruku", jakim jest wymieniony RWD-ziak.

Przykro mi natomiast, że maszyna ta ma tak biedne miejsce spoczynku. Toteż myślę, iż odpowiednie władze powinny dołożyć wszelkich starań, aby ten samolot jak najprędzej ściągnąć do kraju. Wiem, że to rzecz dosyć trudna. Ale przecież wszyscy dobrze wiemy, ile to już naszych skarbów wróciło z tułaczki. Czemu tym razem miałoby być inaczej. Dlatego też jestem pewien, że jeżeli „Skrzydlata" zorganizuje jakąś akcję, każdy miłośnik lotnictwa pospieszy z pomocą, gdy tylko rzucone zostanie hasło np. „Ratujmy zapomniany RWD-5" lub przez podanie numeru konta wpłat albo też wykupienie cegiełek 1 zł, 10 zł itd. Obym kiedyś mógł oglądać uratowany eksponat w warszawskim muzeum.

Z poważaniem

Władysław Kolarczyk
Cieszyn

List naszego Czytelnika, jak zresztą i poprzedni w tej sprawie, kierujemy do Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa i Domu Lotnika, działającej przy Aeroklubie PRL. (red.)

Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

● **W Grenchen,** w dniach 17—18 sierpnia br. odbędą się samolotowe mistrzostwa Szwajcarii.

*

● **Max Conrad,** sławny lotnik amerykański, znany jako „latający dziadek", zaprosił do setnego z kolei swego przelotu przez Atlantyk... własną żonę. W ciągu 36 lat Conrad wylatał ogółem 33 000 godzin.

*

● **Aeroklub Hiszpanii** podjął się organizacji mistrzostw świata w akrobacji samolotowej w roku 1964. Miejsce mistrzostw i termin zostaną podane później.

Sport śmigłowcowy

● **Zachodnioniemiecki** śmigłowiec jednomiejscowy Do-32 można przetransportować w drewnianej skrzyni o wymiarach 3,80 × 0,85 m; maszyna w ciągu 5 minut może być gotowa do startu, osiąga prędkość 120 km/h i dysponuje zasięgiem 50 km. Twórcą śmigłowca jest inż. dr Th. Laucher z zakładów Dorniera.

Sport spadochronowy

● **W Locarno,** w dniach 1—3 czerwca br. odbyły się spadochronowe mistrzostwa Szwajcarii.

Komunikacja i transport

● **Australijskie** linie „Qantas" zakupiły dwa kolejne samoloty Boeing-707. Ogółem linie „Qantas" posiadają już 13 samolotów tego typu.

*

● **Amerykanie** rozpoczęli budowę samolotu pasażerskiego na krótsze trasy — Douglas DC-9, który ma być odrzutowym odpowiednikiem sławnego DC-3. W roku 1966 ma być budowa ukończona. Samolot zabierze 56 do 83 pasażerów. Garść danych: rozpiętość — 26,64 m, długość — 31,39 m, wysokość — 8,35 m, dwa silniki dwuprzepływowe po 5440 kG ciągu, umieszczone po obu stronach tylnej części kadłuba, ciężar max. 35 ton, zasięg 1 800 km, prędkość 900 km/h.

*

● **W roku 1962** padł w USA rekord w ilości sprzedanych samolotów dyspozycyjnych i sportowych: 6 697 sztuk, za cenę 180 milionów dolarów. Najwięcej maszyn sprzedała firma Cessna — za 50 milionów, Beech — 37 mln, Piper — 32 mln.

*

● **Jamajka** jest setnym członkiem ICAO (międzynarodowej organizacji lotnictwa cywilnego).

*

● **Państwa** zachodnioeuropejskie dysponują obecnie (wg źródeł włoskich) ponad 849 lotniskami. Z tej liczby 103 lotniska są również otwarte dla ruchu samolotów pasażerskich. Pierwsze miejsce w tym zestawieniu zajmuje Francja — 352 lotniska, drugie — Wielka Brytania — 175 lotnisk, trzecie NRF — 122 lotniska. Na szóstym miejscu znajduje się Szwajcaria — 47 lotnisk.

*

● **Jak obecnie** podała dyrekcja linii brytyjskich BEA, w czasie ostatniej zimy musiano odwołać w ciągu 2 miesięcy 1 700 lotów rozkładowych, co przyniosło straty w sumie 400 tysięcy funtów.

Militaria

● **Od jesieni** br. zachodnioniemiecka Luftwaffe używać będzie dla celów wyszkolenia swych pilotów myśliwskich bazy francuskiej w Solenzara na Korsyce. Po Sardynii — Korsyka stała się drugim zagranicznym poligonem lotniczym NRF.

*

● **Fachowcy** amerykańscy — wobec europejskiej fali krytyki samolotów przechwytujących F-104 „Starfighter" — oświadczyli kategorycznie, iż 95% tych twierdzeń jest „zwyczajnym kłamstwem". Jako dowód swego stanowiska przytoczyli oni fakt, iż w marcu br. dowództwo amerykańskiego lotnictwa widziało się zmuszone do przerzucenia na Florydę właśnie samolotów F-104A, bowiem — jak się mówi — jedynie one mogły być poważnym przeciwnikiem myśliwców stacjonujących... na Kubie.

*

● **W budowie** znajduje się włoski samolot pionowego startu Fiat G-95-4. Również w budowie jest samolot transportowy pionowego startu G-222.

IX SZYBOWCOWE

Napisał: JERZY POMIANOWSKI   Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI



Pelagia Majewska, nasza najlepsza szybowniczka, przed startem do kolejnej konkurencji słucha „rad" kibiców.

Nim przyjdzie czas na szersze rozważania i analizy, jedno trzeba stwierdzić od razu: IX Szybowcowe Mistrzostwa Polski należą do najciekawszych z rozegranych dotychczas u nas zawodów w lataniu bezsilnikowym. Zacięta i fair, niezwykle wyrównana i na najwyższym poziomie stojąca walka aktualnych mistrzów świata z plejadą krajowych rywali, dostarczyła kibicom lotniczych sportów niespotykanych emocji. A wszystko zaczęło się na leszniańskim lotnisku w dniu

2 CZERWCA

Tradycyjnie już bezpośrednio po uroczystości otwarcia mistrzostw piloci stanęli na starcie do pierwszej konkurencji. Ranny błękit zapowiadał piękną pogodę, ale jeszcze w trakcie „oficjałek" stało się widoczne, że możliwe będzie rozegranie tylko krótkiej konkurencji. Wyznaczono ją na trasie docelowo-powrotnej do Gniezna (2 × 103 km). Start ziemny otworzono o godzinie 11,30 i już po 30 minutach wszystkie szybowce w liczbie 39 znalazły się w powietrzu. Tadeusz Farsewicz z Bydgoszczy był tym pilotem, który otworzył IX SMP w powietrzu — jako pierwszy o godzinie 12,10 minął linię startu.

Wznoszenia nad lotniskiem sięgały 2—3 m/sek, a czasem nawet dochodziły do 6 m/sek, ale silny czołowy wiatr na pierwszym odcinku trasy i obszerne „kity" stwarzały ogromne trudności. Pierwsi piloci zgłaszają się zza „chałupy". Wśród nich Majewska, Łuszpiński i Dąmbski. Na trasie ląduje szereg innych szybowców. Przede wszystkim „Jaskółki", dla których wiatr był barierą prawie nie do pokonania. Ale czołówka składająca się z kilkunastu pilotów szczęśliwie ominęła wszystkie „kity" i choć na przykład Popiel znalazł się raz na wysokości 80 metrów, a Makula przez godzinę grzebał się z 300 m na 800 — na mecie zameldowało się 13 pilotów.

Wyniki I konkurencji: 1. Marian Gorzelak — 55,8 km/h. 2. Jerzy Adamek — 53,7 km/h. 3. Julian Ziobro — 52,9 km/h. 4. Adam Witek — 50,8 km/h. 5. Stefan Makne — 50,3 km/h. 6. Edward Makula — 49,8 km/h. 7. Jan Wróblewski — 48,9 km/h. 8. Rajmund Jakób — 47,3 km/h. 9. Lucyna Bajewska — 46,0 km/h. 10. Jerzy Popiel — 45.0 km/h.

Mistrz świata Edward Makula komentuje:

Konkurencja była dostosowana do warunków meteorologicznych. Zgodnie z komunikatem chmury rozlewały się, co zmuszało pilotów do schodzenia z trasy na odległość około 20 km, żmudne wyczekiwanie na poprawę wznoszenia — w sumie poważnie zmniejszało rzeczywiste prędkości przelotowe. Piloci, którzy konkurencję skończyli, wykazali dobrą odporność psychiczną i dobre rozeznanie warunków lotnych.

3 CZERWCA

Tego dnia Polska znalazła się pod wpływem klinu wyżowego. Meteorolodzy przewidywali słabe wiatry, niewielki rozwój chmur kłębiastych (do 3/8) o podstawach do 1 900 m, a wznoszenia nawet do 7 m/sek. Już o godzinie 9 zebrali się zawodnicy na odprawie. Wyznaczone zadanie: trójkąt 500 km Leszno—Łask—Jaksice—Leszno nikogo nie zaskoczyło. 9.45 — pierwszy szybowiec startuje. 10.30 — Pelagia Majewska i Jan Gawęcki jako pierwsi odchodzą na trasę. Po godzinie niebo nad Lesznem jest puste.

Nie wiadomo komu serca biją mocniej. Pilotom, którzy z satysfakcją odnotowują mijane wsie i miasta, czy kibicom czekającym niecierpliwie na pierwsze wieści z trasy. Wreszcie są i to pomyślne. Prawie wszyscy zawodnicy minęli Łask w doskonałym czasie — prędkości przelotowe dochodziły do 100 km/h! A potem pech. W rejonie Koła „kit". Ląduje szereg dobrych pilotów. Nad Jaksicami wypiętrzony cumulus congestus pozwala na uzyskanie większej wysokości i długie przeskoki. Niestety. Po drodze wariometry pokazują tylko opadanie. Kolejno piloci zgłaszają swoje lądowania w terenie przygodnym. Teraz wykazują swoją sprawność i wytrzymałość piloci holujący i kierowcy. Ci ostatni pracują ciężko przez całą noc. Zamieniona na przelot po wyznaczonej trasie druga konkurencja przyniosła następujące wyniki:

1. Wiktor Sznurowski — 495 km. 2. Edward Makuła — 485 km. 3. Jan Wróblewski — 475 km. 4. Julian Ziobro — 469 km. 5. Pelagia Majewska — 461 km. 6. Franciszek Kępka — 427 km. 7. Marian Gorzelak — 421 km. 8. Rajmund Jakób — 419 km. 9. Krzysztof Trzpil — 413 km. 10. Henryk Muszczyński — 406 km.



Najlepsi szybownicy IX SMP. Na najwyższym podium Jan Wróblewski (Bydgoszcz) — mistrz Polski. Pierwszy z lewej — wicemistrz Marian Gorzelak (Wrocław). Dalej stoją: Jerzy Popiel, Edward Makula, Franciszek Kępka, Jerzy Adamek, Rajmund Jakob i Pelagia Majewska.



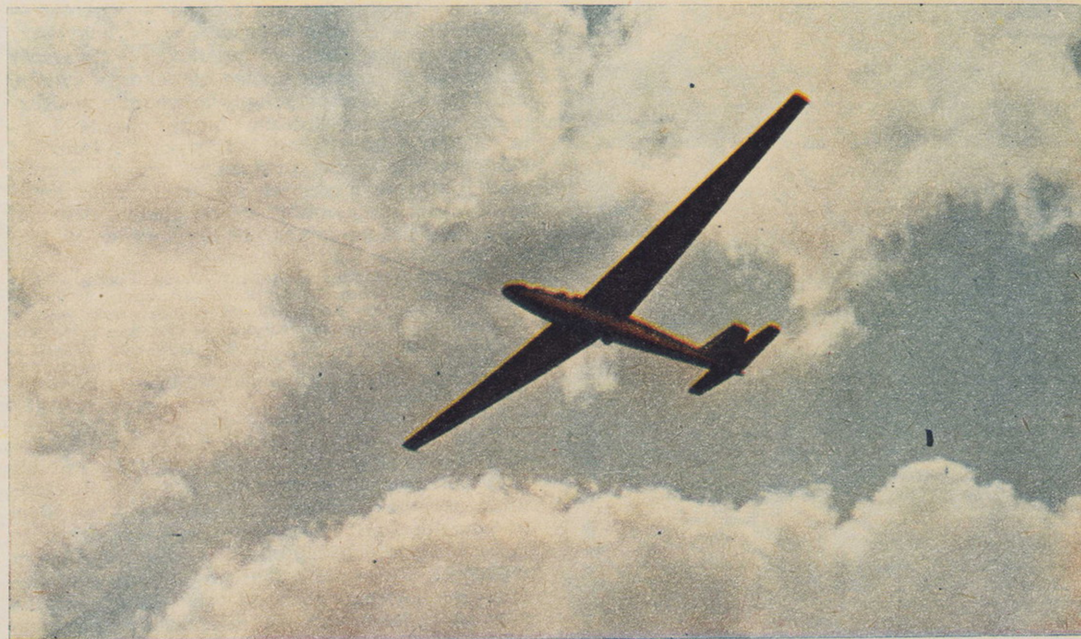
Wcześnie rano przystępował do pracy personel techniczny. Wyhangarowanie, przegląd i zabiegi kosmetyczne rozpoczynały każdy dzień na mistrzostwach.

Edward Makula komentuje:

Komunikat meteo dawał podstawę do przypuszczenia, iż wykonanie trójkąta 500 km jest realne. Potwierdziły to warunki lotne na pierwszej połowie trasy. Tam drogę przegrodził jak gdyby front stojący w poprzek trasy, przy czym jego długość oceniam na około 50 km i głębokość przeciętnie 20 km. Była to najtrudniejsza przeszkoda do sforsowania. Strata czasu, wynikła ze słabych wznoszeń znajdujących się przed tym kitem, zredukowała do minimum możliwość ukończenia trójkąta. Większość zawodników przy przechodzeniu „kitu" została zmuszona do lądowania. Kompletny brak termiki na trasie trzeciego

MISTRZOSTWA POLSKI

boku uniemożliwił ostatecznie wykonanie konkurencji. Jedyną szansą było wykorzystanie burzy jaka utworzyła się na północ od Gniezna, jednak piloci którzy wykręcali w niej wysokość nie mając zapewnionego w stu procentach dolotu zeszli jeszcze dalej z trasy w kierunku na Poznań, w związku z czym posiadana wysokość nie wystarczyła na dolot do Leszna. Zarówno Wróblewski jak i ja mieliśmy realne szanse ukończenia konkurencji, ale pod warunkiem wykonania dolotu bez żadnego zejścia z trasy.



Cumulusy są piękne, ale czy dopisze szczęście? — myśli pilot startując do konkurencji.

4 CZERWCA

Późno budziła się termika tego dnia, ale było to na rękę pilotom, którzy noc spędzili w podróży do Leszna. Dopiero o godzinie 12.45 został otwarty start do III konkurencji, którą był prędkościowy przelot docelowo-powrotny do Mirosławic (198 km). Piloci widząc ławice chmur warstwowych tłumiące termikę nie marudzą i po „ustawieniu" sobie komina wyjściowego odchodzą na trasę. Peleton szybowców zamyka o godzinie 14.08 „Jaskółka" z numerem „5" — Tadeusz Dziuba.

Półtorej godziny przerwy i o 15.39 na mecie melduje się jako pierwszy Marian Gorzelak. Chwila przerwy i na taśmę sypie się cały rój — w ciągu dwóch minut zameldowało się ponad 20 szybowców. Wszyscy są zadowoleni — nikt z pilotów nie lądował w polu.

Wyniki III konkurencji: 1. Rajmund Jakób — 84,8 km/h. 2. Adam Witek — 84,0 km/h. 3. Henryk Muszczyński — 82,8 km/h. 4. Stefan Makne — 82,7 km/h. 5. Jan Wróblewski — 82,0 km/h. 6. Franciszek Kępka — 81,4 km/h. 7. Jerzy Popiel — 81,2 km/h. 8. Marian Gorzelak — 79,8 km/h. 9. Zenon Skolski — 79,4 km/h. 10. Ludwik Merło — 78,6 km/h.

Edward Makula komentuje:

Warunki lotne bardzo dobre. Jedynie odcinek między Odrą i punktem zwrotnym z uwagi na brak chmur uniemożliwił uzyskanie jeszcze lepszej prędkości. Konkurencja wybitnie prędkościowa, o wyniku której decydował przysłowiowy łut szczęścia w obszarze bezchmurnym.

5 CZERWCA

Czwarty dzień mistrzostw przyniósł — rzecz bardzo rzadka — czwartą konkurencję. Meteorolodzy przewidywali termikę wypracowaną, wznoszenia 2,5—3,5 m/sek i wiatry wschodnie rzędu 25—35 km/h. W praktyce wiatr okazał się chyba silniejszy. Ławice cirrusa i wiatr utrudniały wyzwalanie się prądów wznoszących i dopiero o godz. 12.00 rozpoczął się start do IV konkurencji na trasie trójkąta Leszno—Mirosławice—Ostrów—Leszno (305 km). Już na pierwszym boku „spadają" pechowcy. Zwłaszcza „Jaskółki" nie mają w takich warunkach nic do powiedzenia. Kryzys w rejonie Mirosławic zwiększa liczbę „praśniętych" do połowy wszystkich startujących. Dalszą trasę trójkąta znaczą kolejno lądujące szybowce. Meta tego dnia okazała się zbyt daleka.

Wyniki IV konkurencji: 1—3. Jerzy Adamek, Marian Gorzelak i Henryk Muszczyński — 268 km. 4. Jan Wróblewski — 260 km. 5. Pelagia Majewska — 253 km. 6. Edward Makula — 250 km. 7. Józef Pieczewski — 245 km. 8. Wiktor Sznurowski — 244 km. 9. Stanisław Kluk — 243 km. 10. Jerzy Popiel — 222 km.

Edward Makula komentuje:

Pogoda zgodna z komunikatem, z wyjątkiem okolic Mirosławic, gdzie występowały bardzo rzadkie i słabe wznoszenia. Spowodowało to tak dużą stratę czasu, że na przelecenie dwóch boków brakło po prostu czasu.

7 CZERWCA

I znów w komunikacie meteo wschodnie wiatry o prędkości do 25 km/h. Wznoszenia rzędu 1,5—2,5 km/sek, termika wypracowana. Wobec braku wznoszeń start zostaje wyznaczony dopiero na południe. Zadanie dnia to przelot prędkościowy po trasie trójkąta 218 km Leszno — Witaszyce — Kobylnica — Leszno. Już pierwszy bok prowadzący pod silny wiatr stwarzał zwłaszcza przy braku początkowo chmur poważne kłopoty. Józef Pieczewski, który wyrwał się do przodu zbyt wcześnie, musiał lądować w odległości 10 km od lotniska — 0 punktów. Pech. Dla „towarzystwa" ląduje przy nim gromada „Jaskółek". Drugi bok też został w pamięci kilkunastu pilotów jako miejsce lądowania. Na mecie zjawiają się same „Foki". Byłoby ich 14, gdyby nie przeliczenie się na dolocie Wróblewskiego, który na oczach sędziów i kibiców lądował 1,5 km przed taśmą. Tym razem szczęście nie dopisało.

Wyniki V konkurencji: 1. Henryk Muszczyński — 66,4 km/h. 2. Jerzy Popiel — 63,9 km/h. 3. Marian Gorzelak — 60,9 km/h. 4. Jerzy Adamek — 56,8 km'h. 5. Edward Makula — 55,9 km/h. 6. Fr. Kępka — 54,7 km/h. 7. Pelagia Majewska — 54,1 km/h. 8. Stanisław Łuszpiński — 53,9 km/h. 9. Stefan Makne — 53,1 km/h. 10. Rajmund Jakób — 52,2 km/h.

Edward Makula komentuje:

Wobec ograniczonego czasu trwania termiki większość zawodników odmeldowała się na trasę jeszcze w warunkach bardzo słabych, o zasięgu wznoszeń dochodzących zaledwie do 1000 m. Po odejściu większości zawodników warunki lotne poprawiły się raptownie co pozwoliło na dojście ostatniej grupie do zawodników głównego peletonu. Tym właśnie pilotom udało się uzyskać najlepsze wyniki.

9 CZERWCA

Włoskie bezchmurne niebo i wysoka temperatura zdawały się wskazywać, że najlepszym docelem byłoby jezioro w Boszkowie. Ale kierownik sportowy był nieugięty. Spokojnie odczekał, aż inwersja powędrowała do góry. O godzinie 13.30 piloci wystartowali do VI konkurencji, którą był prędkościowy przelot docelowo-powrotny do Gniezna (2 × 103 km). Tylko czterech pilotów zostało wśród pól. Warunki, które powstały dzięki napływowi świeższej masy powietrza, były znakomite. Zwycięzca konkurencji w jednym z kominów miał na wariometrze + 7 m/sek.

Wyniki VI konkurencji: 1. Jerzy Popiel — 81,5 km/h. 2. Jan Wróblewski — 80,5 km/h. 3. Jerzy Adamek — 77,8 km/h. 4. R. Jakób — 77,4 km/h. 5. Fr. Kępka — 76,6 km/h. 6. Henryk Muszczyński — 73,7 km/h. 7. Adela Dankowska — 70,8 km/h. 8. Stanisław Sójka — 70,6 km/h. 9. Jerzy Dąmbski — 70,0. 10. Pelagia Majewska — 69,9 km/h.

Edward Makula komentuje:

Konkurencja rozegrana w dobrych warunkach lotnych. Sprawiło to, że mimo niezbyt krótkiej trasy czas trwania konkurencji był niedługi. Spora grupa pilotów zaplątała się w atermiczny rejon Śremu, gdzie pogrzebała szanse na uzyskanie dobrych czasów. Piloci, którzy obeszli Śrem po stronie północnej, nie przeżywali żadnego kryzysu i uzyskali najlepsze rezultaty.

Piloci startujący w IX Szybowcowych Mistrzostwach Polski na uroczystości otwarcia. Kto okaże się najlepszy? Na odpowiedź trzeba było czekać przez dwa tygodnie.



Miny poważne, bo choć meteorolodzy zapowiadają niezłe warunki, ale konkurencja długa, oj długa.

Samolot holujący „Junak-2" już kołuje. Wielka gra zaraz się zacznie.

„Świerszczyki" działające często na zasadzie: „widzę cię, ale nie słyszę" — były czasem użyteczne w locie zespołowym oraz przy meldowaniach.

U góry: Zawodników często odwiedzała miejscowa młodzież. Franciszek Niechwiejczyk (w kabinie) udziela wyjaśnień najmłodszym kibicom. Niżej: Ten już jest szczęśliwy. Trasę mija numer startowy 19 — to Julian Ziobro z Jeleniej Góry.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

10 CZERWCA

Komunikat meteo jak marzenie. Polska w obszarze podwyższonego ciśnienia. Wiatry wschodnie i zmienne do 20 km/h. Chmury: 2/8—4/8 cumulus o podstawie 2000—2300 m. Wznoszenia 2—3 m/sek, od 1 500 m — 3—4,5 m/sek. I tak dalej Początkowo dane te znalazły pełne potwierdzenie. Popiel bezpośrednio po zameldowaniu się wyszedł na wysokość 2 400 m z prędkością 7 m/sek. Na VII konkurencję wyznaczono trójkąt 304 km Leszno — Ostrów — Świątniki — Leszno. Pierwsze dwa boki były „samograjem". Dobre prędkości stwarzały zwłaszcza dla pilotek szanse na rekordy świata. Ale los znów był przeciwny zawodnikom. Rozmyta w rejonie Gniezna burza posadziła m. in. Jakóba, Maknego, Majewską, Adamka i Kmiotka. Ci, którzy przyszli w drugiej grupie, mieli poważne trudności, ale często z minimalnych wysokości „odbili" się od ziemi i dolecieli do Leszna. Metę minęło 19 szybowców, w tym 5 „Jaskółek".

Wyniki VII konkurencji: 1. Jerzy Popiel — 73,7 km/h. 2. Marian Gorzelak — 73,0 km/h. 3. Julian Ziobro — 70,0 km/h. 4. Józef Pieczewski — 66,4 km/h. 5. Franciszek Kepka — 64,3 km/h. 6. Tadeusz Dziuba — 64,2 km/h. Krzysztof Trzpil — 63,4 km/h. 8. Adam Witek — 62,4 km/h. 9. Edward Makula — 61,7 km/h. 10. Ludwik Merło — 60,9 km/h.

Edward Makula komentuje:

Warunki lotne bardzo dobre. Pechowym okazał się drugi punkt zwrotny, którego okolice w promieniu 18 kilometrów nie dawały żadnych wznoszeń. Wszyscy bez wyjątku piloci po zameldowaniu się wracali na trasę drugiego boku i z małych wysokości rzędu 200—300 m wykręcali wysokość w bardzo słabym wznoszeniu. Pechowcami okazali się piloci, którzy pierwsi zameldowali się nad drugim punktem w czasie kiedy obszar atermiczny przekraczał promień 25 km.

12 CZERWCA

Mimo zapowiedzianych przez meteorologów dobrych wznoszeń i rozwoju chmur kłębiastych z niepokojem patrzyliśmy w niebo. Przyczyną zmartwienia był bardzo silny, rzędu 40 km/h wiatr zachodnio-północny. Jaką w takich warunkach rozegrać konkurencję? Przed odprawą chwila napięcia. Co wymyśli kierownik sportowy? Na VIII konkurencję zostaje wyznaczony przelot prędkościowy po trasie Leszno — Zielona Góra — Ostrów Wlkp. — Leszno długości 334 km. Dobrze. Zadanie trudne, ale realne — oczywiście dla „Fok".

Pierwszy odcinek prowadzi pod wiatr. W rejonie Zielonej Góry termika bezchmurna. Tu już kończą przelot m. in. Sznurowski, Łuszpiński, Kmiotek i Trzpil. Drugi odcinek z wiatrem jest łatwy i przyjemny. Pierwsi wracają nad Leszno Lisiecki, Wróblewski i Majewska. Donoszą przez radio, że warunki dobre. Oby tak dalej. Ducha kierownictwa i kibiców podnosi widok „Jaskółek" wykręcających się nad lotniskiem w drodze do Ostrowa. Dobra nasza.

Nikną cumulusy, a wiatr jakby silniejszy. Czy nikt nie przyleci? Ale oto dreszcz emocji. Nad taśmą spokojnie, bez zbędnej brawury przelatuje „Foka" z numerem 22. To Jan Wróblewski. Brawo. Cztery minuty za nim „dziewiątka" — Majewska. Po dłuższej przerwie jeszcze dwa szybowce. Ostatni, dostarczając widzom silnych wrażeń, przeleciał jako piąty Ziobro. Jego dolot wyliczony był na... milimetry.

Wyniki VIII konkurencji: 1. Jan Wróblewski — 51,4 km/h. 2. Pelagia Majewska — 50,4 km/h. 3. Józef Pieczewski — 50,4 km/h. 4. Julian Ziobro — 50,2 km/h. 5. Jerzy Adamek — 48,1 km/h. 6. Fr. Kępka — 333 km. 7. Edward Makula — 323 km. 8. Marek Kochanowski — 321 km. 9. Jerzy Popiel — 320 km. 10. Eugeniusz Pieniążek — 310 km.

Edward Makula komentuje:

Konkurencja była bardzo ciekawa. Niespodzianką był obszar bezchmurny w odległości około 40 km od Zielonej Góry. Forsowanie tego odcinka pod bardzo silny czołowy wiatr sprawiało największe trudności. Strata czasu uniemożliwiła większości zawodnikom na zmieszczenie się w czasie trwania termiki. Ukończenie konkurencji uzależnione było od dojścia we właściwym czasie do szlaku cumulusów usytuowanym po południowej stronie trasy Ostrów Wlkp. — Leszno.

13 CZERWCA

Co zrobić z tym wiatrem zachodnim o prędkości do 40 km/h? (na szczęście tak szybki był on tylko w komunikacie). A pogoda? Cytuję: początkowo chmurno, później dość pogodnie, w końcu okresu możliwy wzrost zachmurzenia. Ale obok tego: termika wypracowana, wznoszenia 2—5 m/sek.

Na IX z kolei konkurencję wyznaczony został dwukrotny przelot po trasie trójkąta 104 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno. Późno zaczęły się tworzyć warunki nadające się do lotu. Starty rozpoczęto o godzinie 13.00. Część pilotów i to z czołówki, licząc na poprawę warunków zwlekała z odejściem na trasę. Inni szybko znikają na horyzoncie. Po dwóch godzinach nad lotniskiem pojawiają się szybowce po oblocie pierwszego trójkąta. Dziuba i Błasik lądują. Teraz czas bardzo się dłuży. Warunki pogarszają się widocznie, a wiatr wzmaga. Kto doleci do mety? Dotychczasowy lider Jerzy Popiel ląduje w miejscowości Korzec. Kto wygra?

O godzinie 17.30 dolatuje pierwszy zawodnik — to Henryk Lisiecki. Nasze uznanie. Za nim, po przerwie, Gorzelak. Ogółem zadanie wykonało ośmiu pilotów.

Wyniki IX konkurencji: 1. Stefan Makne — 53,0 km/h. 2. Jan Wróblewski — 52,9 km/h. 3. Adela Dankowska — 52,0 km/h. 4. Marian Gorzelak — 52,0 km/h. 5. Rajmund Jakób — 51,5 km/h. 6. Henryk Lisiecki — 51,2 km/h. 7. Pelagia Majewska — 51,0 km/h. 8. Andrzej Kmiotek — 49,0 km/h. 9. Zygmunt Znaniecki — 227 km. 10. Michał Siekierzyński — 218 km.

Edward Makula komentuje:

Warunki lotne były bardzo słabe. Występujące gdzieniegdzie chmury zanikały bardzo szybko, co utrudniało ich wykorzystanie. Mimo to spora grupa pilotów o dużym doświadczeniu zwlekała z odejściem na trasę, grzebiąc tym samym szanse na ukończenie konkurencji. Do ukończenia konkurencji brakowało większości pilotom dosłownie stu metrów wysokości.

14 CZERWCA

Tego dnia była ostatnia szansa na zmianę lokaty. Z komunikatu wynikało, że będzie pogodnie, w ciągu dnia rozwój chmur kłębiastych, a w godzinach popołudniowych możliwość burz. Termika wypracowana, wznoszenia 2—3 m/sek. Wiatry zachodnie do 30 km/h. Termika budzi się późno. Jako X konkurencję wyznaczono przelot po trasie trójkąta długości 274 km Leszno — Wrocław — Ostrów Wlkp. — Leszno. Dziś piloci nie zwlekają. Po krótkiej penetracji wznoszeń kolejno odchodzą na trasę. Na końcu — jak zwykle — ci z czołówki. Początkowo wszystkim idzie dobrze i „jak jeden" dolatują do punktu zwrotnego. We Wrocławiu ląduje Berner. Nad Ostrowem brakuje niewielu pilotów. Dopiero na trzecim boku „trup pada gęsto". Na mecie pierwszy zjawia się zwycięzca konkurencji „dziesiątka" — Makula. Tuż za nim Wróblewski i Gorzelak. Potem jedna grupa i jeszcze jedna. Do mety doleciało 17 zawodników.

Wyniki X konkurencji: 1. Edward Makula — 66,7 km/h. 2. Jan Wróblewski — 65,1 km/h. 3. Henryk Muszczyński — 64,8 km/h. 4. Jerzy Popiel — 64,1 km/h. 5—6. Fr. Kępka i Adam Witek — 64,0 km/h. 7. Stefan Makne — 63,6 km/h. 8. Jerzy Adamek — 63,4 km/h. 9. Marian Gorzelak — 62,5 km/h. 10. Adela Dankowska — 62,2 km/h.

Edward Makula komentuje:

Warunki lotne zgodne z komunikatem. Jedynie zachmurzenie było mniejsze niż podane. Wszyscy piloci odeszli we właściwym czasie. W okolicach Wrocławia i Ostrowa były słabsze wznoszenia, co spowodowało większe straty czasu.

*

Tak — w skrócie — przebiegała walka naszych najlepszych szybowników. Waszemu sprawozdawcy, który miał możność obserwować ją, nasuwa się wiele uwag, ocen, spostrzeżeń, propozycji. Ale o tym wkrótce.

JERZY POMIANOWSKI

COSPAR

VI zgromadzenie Komitetu Badań Przestrzeni Kosmicznej COSPAR (Commitee on Space Research) odbyło się w Warszawie w dniach 3—12 czerwca. Z okazji tego wielkiego wydarzenia — jakim było na pewno spotkanie z uczonymi, badaczami przestrzeni kosmicznej, przybyłymi do naszej stolicy prawie z całego świata — warto obecnie zrelacjonować przebieg obrad w formie notatek.

★

Wszelkimi zagadnieniami astronautyki zajmuje się i zrzesza zainteresowanych Międzynarodowa Federacja Astronautyczna IAF (International Astronautical Federation). Najbliższy kongres, już czternasty kolejny tej federacji, odbędzie się w dniach 26 września — 1 października br w Paryżu. Można dodać, że członkiem prezydium IAF jest Polak prof. dr Michał Łunc.

Niezależnie od IAF działa COSPAR, a także i UNESCO zainteresowane jest problematyką astronautyczną, szczególnie satelitami przekaźnikowymi mogącymi służyć wymianie myśli ludzkiej. Poza tymi organizacjami działa jeszcze Międzynarodowy Instytut Prawa Kosmicznego IISL (International Institute of Space Law). Ostatnio Komisja Zagadnień Prawnych Przestrzeni Kosmicznej przy Akademii Nauk ZSRR została członkiem IISL.

Międzynarodowy zasięg mają ponadto tak zwane unie. Można tu wymienić np. unię astronomiczną, biochemii, matematyczną albo międzynarodową unię mechaniki teoretycznej i stosowanej (IUTAM), której kolejny zjazd odbędzie się w Tbilisi — ZSRR w dniach od 18 do 24 września br. Wszystkie wymienione unie i zrzeszenia współpracują ze sobą, należąc oczywiście do IAF.

★

W Warszawie obrady odbywały się w salach Pałacu Kultury i Nauki. Otwarcia sesji plenarnej dokonał przewodniczący COSPAR, Francuz prof. M. Roy. COSPAR był gościem Polskiej Akademii Nauk, w której łonie jak wiadomo działa już Komitet Badania Przestrzeni Kosmicznej pod przewodnictwem prof. W. Zonna.



Prof. dr Michał Łunc, światowej sławy uczony polski, prezes PTA i członek zarządu Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. Foto: P. Elsztein

★

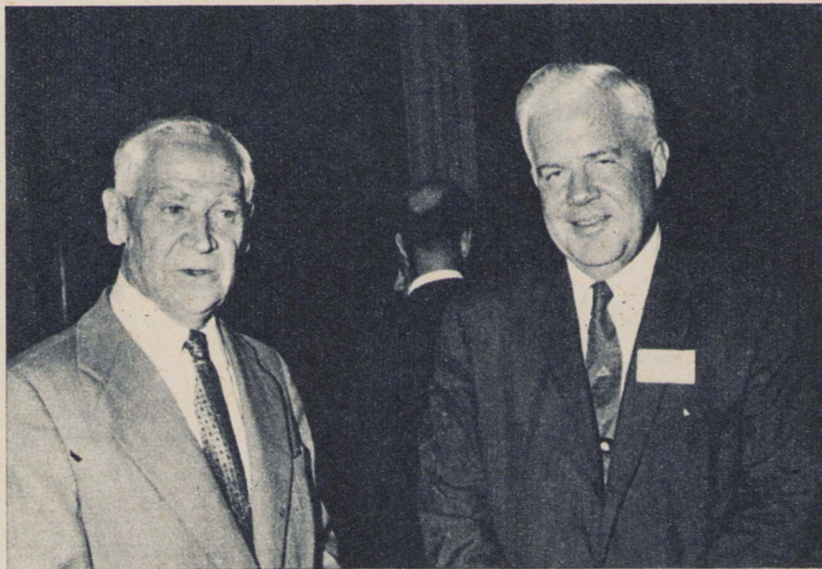
Szefem delegacji ZSRR był prof. A. Błagonrawow, kierownik wydziału nauk technicznych Akademii Nauk ZSRR i dyrektor Instytutu Budowy Maszyn. Omówił on szeroko osiągnięcia radzieckie. W roku 1962 w ZSRR wystrzelono 12 satelitów typu „Kosmos". W roku bieżącym 6. Interesujące niezwykle były fragmenty referatu profesora dotyczące lotów satelitów załogowych typu „Wostok" z Nikołajewem i Popowiczem na pokładzie. Stwierdzono, że kosmonauci poddani byli promieniowaniu wynoszącemu około 65 milirentgenów w ciągu czterech dni („Wostok-3"), a „Wostok-4" w ciągu trzech dni napromieniowany był 50 milirentgenami, co jest dawką nieznaczną i niegroźną.

W ubiegłym roku w ZSRR wystrzelono 71 rakiet geofizycznych. W tym 51 z Ziemi Franciszka Józefa w Arktyce, 19 ze statków na Oceanie Spokojnym oraz jedną na wysokość 500 km z terenu ZSRR. W ramach międzynarodowego programu tak zwanego „Międzynarodowego Roku Spokojnego Słońca", który rozpocznie się od 1 stycznia 1964 r. i trwać będzie 24 miesiące, ZSRR i USA umieszczą na orbitach satelity specjalnie przeznaczone do badań magnetyzmu ziemskiego. Prof. Błagonrawow w jednej wypowiedzi udzielonej przedstawicielowi PAP wspomniał o rozmowach z uczonymi amerykańskimi na temat współpracy w pewnych dziedzinach badań kosmicznych, a szczególnie w meteorologii.

★

Szefem 100 osobowej delegacji amerykańskiej był dr R. W. Porter, przewodniczący komitetu stosunków z zagranicą wydziału nauk kosmicznych Narodowej Akademii Nauk USA. Jednocześnie konsultant naukowy do spraw lotniczych i kosmicznych koncernu General Electric Co. Omawiając osiągnięcia amerykańskie w roku ubiegłym, dr. Porter wspomniał o locie „Marinera-II" w pobliże Wenus i cennych danych stąd uzyskanych, o lotach załogowych, a także o postępach w nawiązaniu łączności za pomocą satelitów przekaźnikowych typu „Telstar" i „Relay".

Za pomocą sztucznych satelitów typu „Tiros" dokonano w roku ubiegłym 200 tysięcy zdjęć fotograficznych chmur na użytek synoptyków. Około 70 proc. tych zdjęć wykorzystali meteorolodzy. Interesujący referat wygłosił dr



Kierownicy dwóch największych delegacji na obrady COSPAR. Z lewej prof. Anatol Błagonrawow (ZSRR), z prawej dr Richard Porter (USA). Foto: CAF

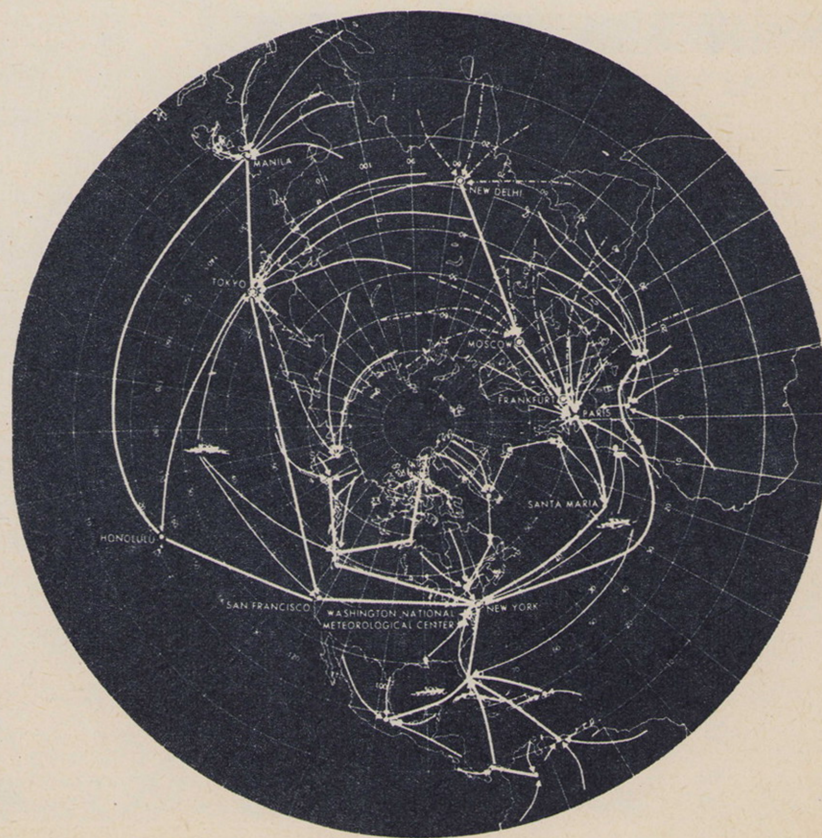
O. Graveline (USA), omawiając w nim zagadnienie związane z nieważkością. Inny referent dr Adey poddał w wątpliwość wypowiedź astronauty amerykańskiego Coopera, który twierdził, że z pokładu swego „Mercurego" widział dymy płynące z chat mieszkańców Himalajów, a nawet samochody na szosach. Dr Adey powiedział, że tylko zaburzeniom wzrokowym wywołanym nieważkością lub przeciążeniom należy przypisać podobne twierdzenia Coopera.

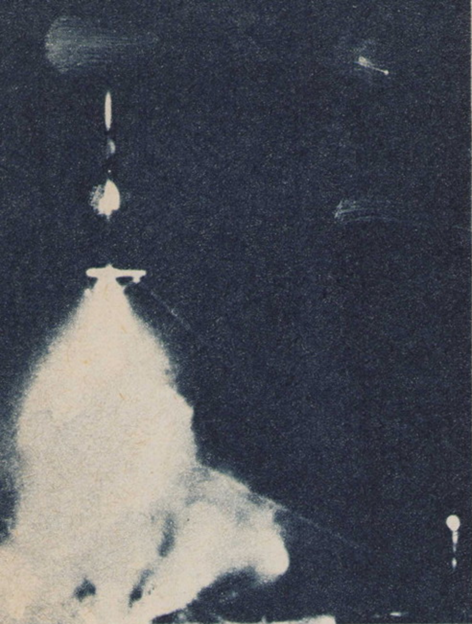
★

IAF przyznaje co roku nagrodę im. Guggenheima za wybitne osiągnięcia naukowe. W roku bieżącym otrzymał ją Belg, profesor

CIĄG DALSZY NA STR. 8

Mapa obrazująca wymianę informacji meteorologicznych między USA i ZSRR, członkami międzynarodowej organizacji meteorologicznej (WMO — World Meteorological Organisation). Jak wiadomo, podczas rozmów prowadzonych w Stanach Zjednoczonych AP i Genewie między prof. Błagonrawowem (ZSRR), a przedstawicielem USA Drydenem, uzgodniono zasady współpracy w dziedzinie wymiany informacji meteo uzyskanych przy użyciu sztucznych satelitów. *Rys. Astronautics and Aerospace Engineering*





Już za dwa lata rozpocznie się systematyczny sondaż atmosfery polskimi rakietami. Na zdjęciu nocny start dwustopniowej rakiety doświadczalnej typu RD-42, będącej niewątpliwie wstępną pracą dla rakiet seryjnych.
Foto: J. Kibiński

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

M. Nicolet, dyrektor ośrodka badań kosmicznych. Prof. Nicolet odkrył warstwy helu w wyższych warstwach atmosfery ziemskiej.

★

Japończycy, których prace z rakietami serii „Kappa" znane są na całym świecie, zapowiedzieli wyrzucenie satelity przekaźnikowego. Mówił o tym prof. T. Hatanaka, podając przewidywany termin: marzec roku 1964.

★

O polskim programie badań w czasie Roku Spokojnego Słońca mówił prof. S. Manczarski. Od 1965 roku począwszy, uczeni polscy rozpoczną sondaż meteorologiczny przy pomocy rakiet, osiągających wysokość około 35—40 km. Chodzi w pierwszym rzędzie o pomiary prędkości i kierunku wiatrów.

Jeśli chodzi o obserwację sztucznych satelitów, to i w tej dziedzinie możemy się pochwalić pewnymi osiągnięciami. Istnieje w Polsce 11 obserwatoriów prowadzących tego rodzaju badania. W roku bieżącym ukaże się u nas drugi tom międzynarodowego biuletynu zawierającego wyniki obserwacji sztucznych satelitów.

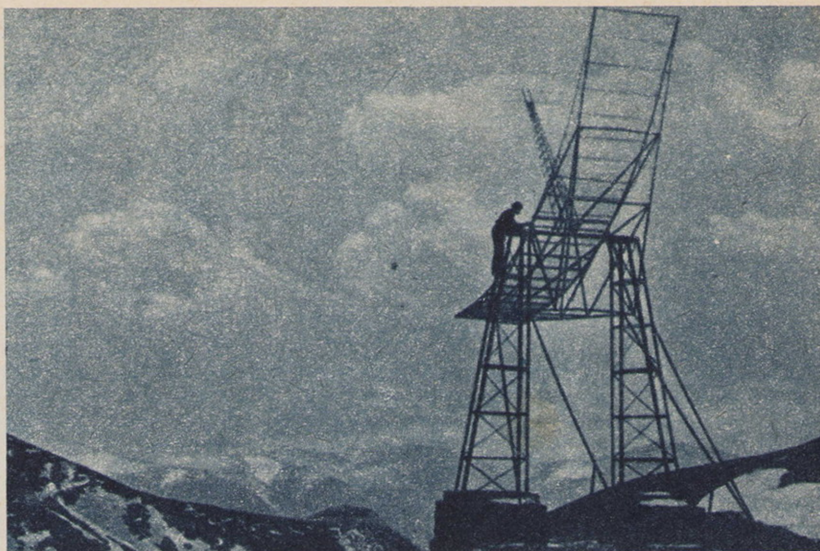
★

Na zakończenie obrad wybrano nowe władze COSPAR. Przewodniczącym został ponownie prof. M. Roy — Francja, wiceprzewodniczącymi — prof. A. Błagonrawow — ZSRR i R. Porter — USA. Członkami biura wybrano prof. E. Buchara — CSRS, prof. H. C. Van de Hulsta — Holandia, prof. H. Masseya — W. Brytania i prof. W. Zonna — Polska.

Nowymi członkami COSPAR zostały CSRS, NRD i Węgry. Następny zjazd COSPAR odbędzie się w maju 1964 roku we Florencji.

★

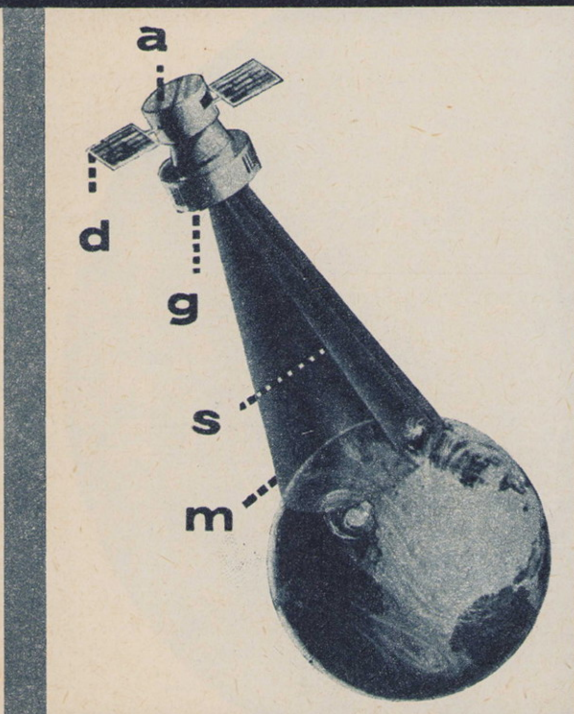
Przewodniczący COSPAR prof. Roy podsumowując wyniki warszawskich obrad powiedział między innymi: **Cała ludzkość jest zainteresowana badaniami otaczającej nas przestrzeni kosmicznej — Przestrzeń ta nie może być podzielona żadnymi granicami — Wszyscy ludzie w jednakowym stopniu są zainteresowani w zdobywaniu dokładniejszych, konkretniejszych i bardziej szczegółowych wiadomości dotyczących przestrzeni kosmicznej. Z takiej współpracy wynika tylko lepsze, wzajemne zrozumienie, które ma wielki wpływ na obopólne zbliżenie ludzi wszystkich krajów naszej planety. (lp)**

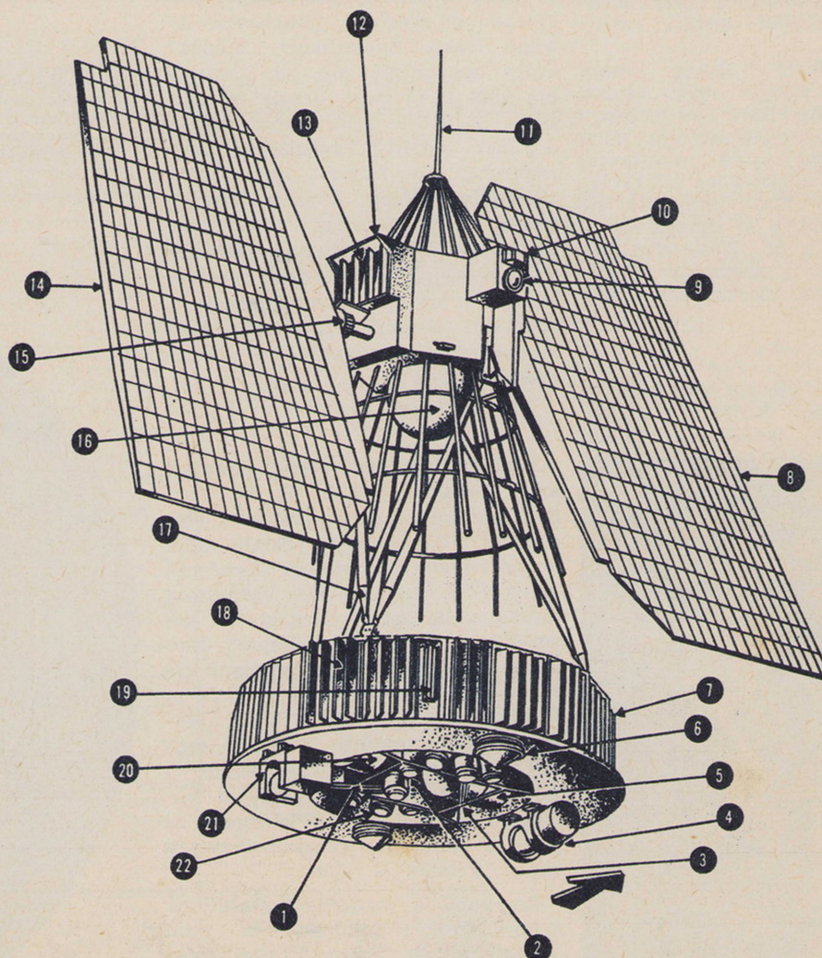


Badania tajemnic Kosmosu możliwe będą dzięki współpracy wszystkich krajów, a szczególnie dwóch potęg — ZSRR i USA. Na zdjęciu radioteleskop górskiego obserwatorium znajdującego się w Azji Środkowej na terenie ZSRR.

SATELITA METEOROLOGICZNY

Niezbędnych informacji o warunkach meteo w atmosferze otaczającej Ziemię dostarczają satelity meteorologiczne. Na rysunku poniżej schemat pracy tego rodzaju satelity: a — system sterowania, d — płytowe ogniwa baterii słonecznej, g — aparaty foto, s — minimalny wycinek obszaru jaki znajduje się w polu widzenia aparatu foto, m — maksymalny „zasięg" aparatu foto. Z prawej — jeden z typowych satelitów meteo. 1 — nadawcza antena telewizyjna, 2 — automatyczna kamera, 3 — antena pracująca w podczerwieni, 4 — pomiar promieniowania, 5 — aparatura telewizyjna, 6 — antena, 7 — pierścień czujników, 8 — ogniwa płytowe, 9 — orientator poziomy, 10 — czujnik słonecznej orientacji, 11 — antena kierunkowa, 12 — system sterowania i stabilizacji, 13 — przesłona regulacji cieplnej, 14 — ogniwa płytowe, 15 — czujnik baterii słonecznej, 16 — zbiornik ciśnieniowy, 17 — wsporniki, 18 — przesłony regulacyjne, 19 — antena telemetryczna, 20 — wysokoczułe odbiorniki promieniowania, 21 — kamery telewizyjne. Strzałka wskazuje kierunek ruchu na orbicie.





LOT

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 17 ● Lipiec 1963

28 RÓWNA SIĘ 912 000

W dziedzinie lotnictwa każde dziesięciolecie przynosi ogromny krok naprzód. Ale nie tylko wielkie, rewolucyjne wynalazki torują drogę postępowi technicznemu; niemałą rolę odgrywa pod tym względem praca mózgów tysięcy bezimiennych pracowników lotnictwa, starających się o usprawnienie pracy na powierzonych sobie stanowiskach.

W Polskich Liniach Lotniczych LOT racjonalizacja i wynalazczość pracownicza przyczyniły się do usprawnienia funkcjonowania wielu odcinków działalności przedsiębiorstwa. Liczba wniosków dotyczących usprawnień wzrasta systematycznie z roku na rok. Gdy w 1960 r. zgłoszono zaledwie 3 wnioski (wszystkie zakwalifikowano do zastosowania), to w roku następnym było ich już 16, z czego zaakceptowano połowę. W 1962 roku pracownicy techniczni złożyli 41 pomysłów racjonalizatorskich, z czego 28 można było zastosować w praktyce. Realizacja usprawnień zgłoszonych w roku ubiegłym pozwoli LOT-owi na zaoszczędzenie 912 000 zł. Wnioskodawcy otrzymali nagrody w łącznej wysokości 32 750 zł.

Do tak znacznych osiągnięć w niemałym stopniu przyczyniło się utworzenie zakładowego Klubu Techniki i Racjonalizacji, zadaniem którego jest propagowanie wśród załogi postępu technicznego w najszerszym znaczeniu tego słowa. Dokumentuje się to poprzez odczyty, filmy, konkursy itp. Za pośrednictwem Klubu racjonalizatorskiego wnioskodawcy mogą korzystać z pomocy doradców technicznych i ekonomicznych. Wydaje on również własny „Biuletyn Racjonalizatora".

W kwietniu b.r. Klub ogłosił np. konkurs z nagrodami na usprawnienie zmierzające m. in. do zaoszczędzenia w poszczególnych działach energii elektrycznej oraz niektórych surowców i materiałów. Szerszy zasięg — nie ograniczający się wyłącznie do pracowników pionu technicznego — mieć będzie doroczny konkurs pod hasłem „Co można usprawnić na moim odcinku pracy?"

28 = 912 000

Каждое очередное десятилетие приносит с собой огромный шаг вперед в области авиации. Но техническому прогрессу прокладывают путь не только крупные изобретенья, немалую роль играют здесь усилия мозгов тысяч безымянных работников авиации, добивающихся внедрения усовершенствований на своих рабочих местах.

На Польских авиационных линиях ЛЕТ движение рационализаторов и изобретателей способствовало поднятию на новую, высшую ступень работы многих участков, важных в деятельности компании. Число рацпредложений растет систематически из года в год.

В 1960 г. поступили всего 3 заявки, все они были внедрены. Уже в следующем году рационализаторских предложений было 16; восемь из них было вскоре реализовано. В 1962 г. рабочие и ИТР-овцы внесли 41 заявку, внедрено было 28. Реализация рационализаторских предложений, усовершенствований и изобретений, внесенных в минувшем году, дасть Польским авиалиниям ЛЕТ 912 000 злотых экономии. Рационализаторы получили в общей сложности 32 750 злотых премий.

Достижению таких значительных успехов немало способствовало создание Клуба техники и рационализации работников ЛЕТа. Задачей клуба является пропагандирование среди коллектива авиалиний технического прогресса в самом широком значении этого слова. Здесь проводятся доклады, просмотры технических кинофильмов, устраиваются конкурсы и т. п.

В Клубе техники и рационализации рабочие и ИТР-овцы авиалиний, работающие над очередным предложением и изобретением, могут получить квалифицированную помощь, воспользоваться советом опытных инженеров и экономистов. Клуб издает «Бюллетень рационализатора».

В апреле с. г. Клуб провел конкурс на лучшие предложения, направленые на экономию электроэнергии, дефицитных материалов и сырья в различных цехах и отделах. Для участников были предусмотрены премии. Еще большей популярностью пользуется проводимый ежегодно конкурс «Что ещё можно усовершенствовать на моем участке»?. В этом конкурсе принимают обычно деятельное участие не только рабочие и инженерно-технические работники ЛЕТа, но и самые широкие круги персонала авиалиний.

28 EQUALS 912 000

In every ten years the air transport makes a large step forward. Not only brilliant inventions, however, pave the way to technical progress but as well thousands of unknown workers contribute in it by thinking all the time of how to make the work easier at their responsible posts.

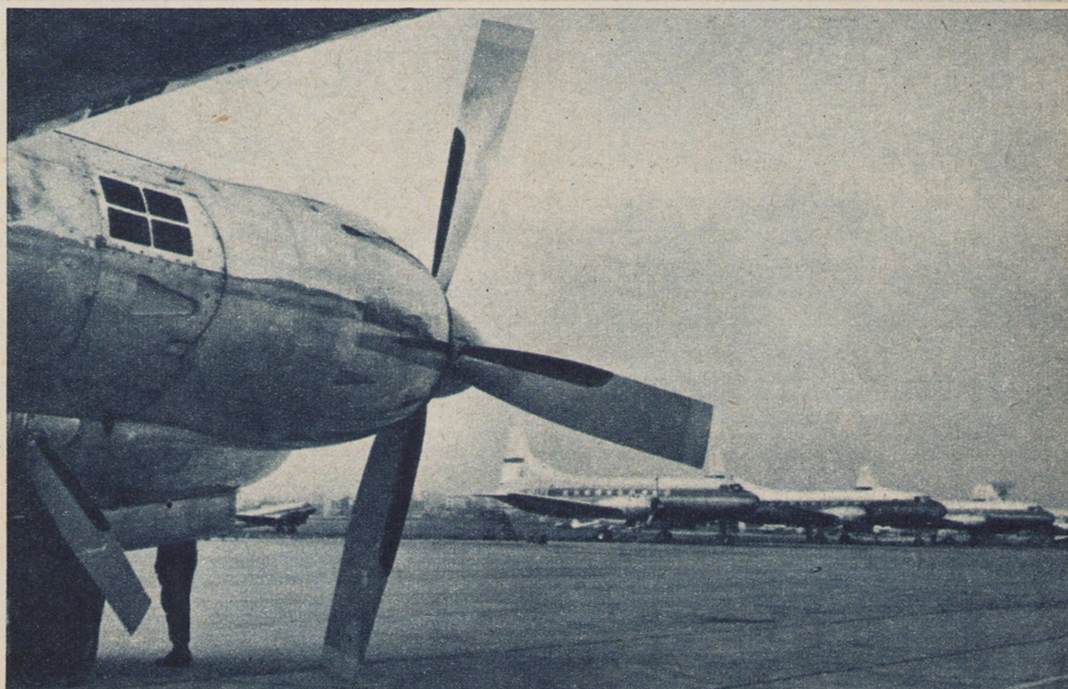
Polish Air Lines LOT employees made a lot of inventions which account to the efficiency of many sectors and departments. The number of suggestions as to the improvements is higher every year. For instance in 1960 only 3 conceptions were announced and they were all qualified to be put into practice, whereas in 1961 there were already 16 and half of them were accepted. In 1962 the number of inventions reached the figure of 41 and 28 of them could be adapted.

Thanks to the realisation of last year's invetions, LOT will be able to save 912 000 zlotys. The inventors received rewards for a total sum of 32.750.— zlotys.

Undoubtedly the foundation of an Invention and Technical Club has been of a great help to inventors who could improve their achievements. It's task is to spread among the workers all the news about the technical progress in the widest sense of the word. The achievements are being demonstrated by means of lectures, films, competitions etc. By the intermediary of the Invention Club inventors are given help of technical and economical advisers. The Club issues as well it's own "Inventor's Bulletin".

In April of this year the Club organised a competition with rewards for the best way of saving electricity and some raw materials in different sections of the enterprise. A wider range of competition — not limited to technical workers only — will take place every year and will be entitlted as follows: "What can be improved in my working sector"?

Foto: M. Kobrzyński — LOT



GŁÓWKA PRACU



To, co widzimy na tym zdjęciu — to standardowe urządzenie do nitowania poszycia samolotów. Stare, dobre, wypróbowane urządzenie. Cóż, kiedy mało przydatne przy wykonywaniu remontów niektórych elementów skrzydeł samolotów Ił-14. Po prostu końcówka nitownicy jest za długa i nie mieści się między wąsko osadzonymi kątowniczkami podłużnic. Podczas remontów musiano rozmontowywać całe części skrzydeł.



Mieczysław Tarczyński (piszemy o nim szerzej obok) postanowił czynność tę uprościć. Dorobił do nitownicy kilka części, które zakłada się na końcówkę. Mieszczą się one łatwo w bardzo ciasnych odstępach między elementami konstrukcji. Przyrząd jest niesłychanie prosty i tani, a jednak daje LOT-owi niemałą sumę 288 tys. rocznych oszczędności. Racjonalizatorowi zaś przyniósł nagrodę w wysokości 5200 zł.



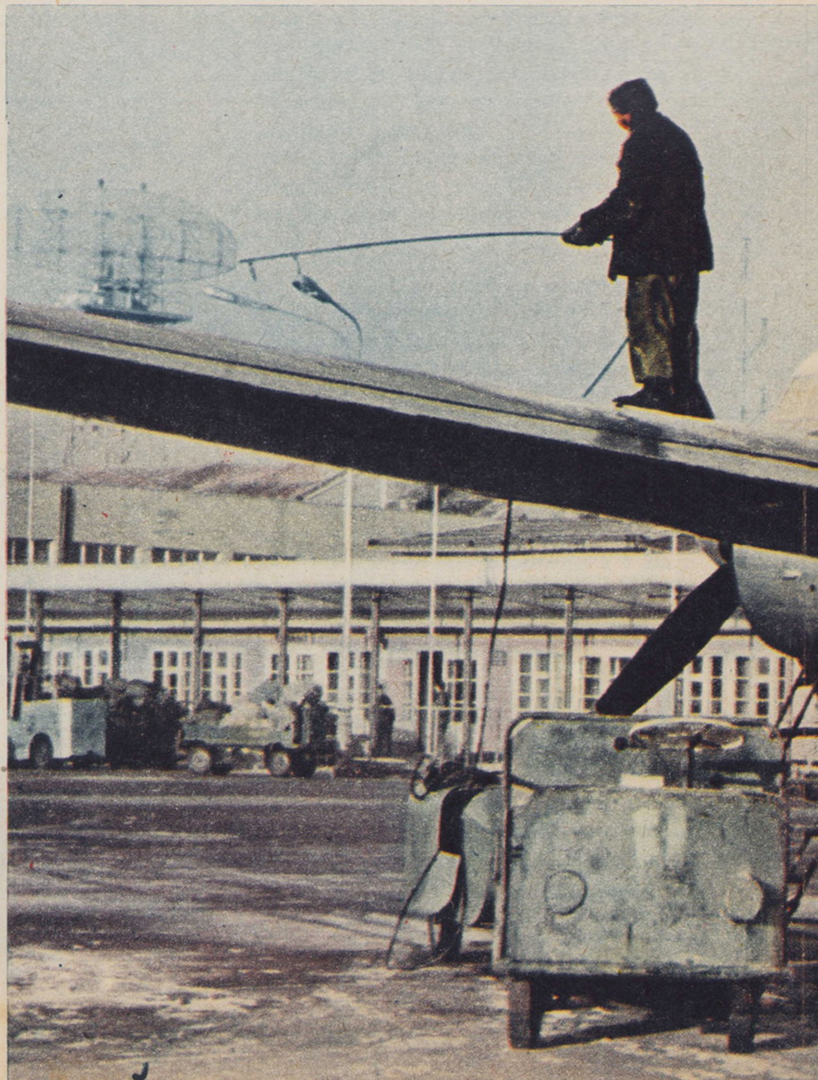
Doświadczony technik Wacław Angielczyk postanowił ujednolicić oprawy śmigieł Convairów-240, by można było stosować śmigła dwóch spotykanych wersji. W praktyce trzeba było przekonstruować np. kontakty, wyłączniki zmiany kierunku ciągu itd. Było to niełatwe, ale ostatecznie LOT uzyskuje 230 tys. zł oszczędności rocznie. Problem ten był opłacalny także i dla wnioskodawcy — otrzymał on 3500 zł nagrody.

MIECZYSŁAW TARCZYŃSKI

Mieczysław Tarczyński urodził się w 1932 r. Po ukończeniu szkoły zawodowej i Technikum Budowy Silników odbywa służbę wojskową i zaczyna pracę w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego na Okęciu.

W 1956 roku przechodzi do ówczesnych Zakładów Remontowych Lotniczego Sprzętu Transportowego i zostaje mechanikiem płatowcowym. Po wcieleniu Zakładów do PLL LOT, skierowano go na kurs doszkalający w zakresie remontu samolotów Ił-14. Obecnie jest mechanikiem płatowcowym w Wydziale Remontu i Obsługi Samolotów.

I on jest wielokrotnym racjonalizatorem. Oprócz usprawnienia, które szerzej opisujemy na poprzedniej stronie, zaprojektował w 1962 r. wraz z kolegą z wydziału, Kudajem, nakładki zabezpieczające przed uszkodzeniem podczas prac remontowych krawędzi natarcia skrzydeł, jak również wózki ułatwiające przesuwanie zdemontowanych skrzydeł podczas ich remontu.



W samochodzie cysternie ZIŁ-150 M. Smólski wmontował zbiorniki do mieszaniny gliceryny i spirytusu oraz zwykłą sprężarkę do pompowania opon. Przy pomocy tego urządzenia oraz długich, metalowych końcówek zmywa się płaty i stery samolotów. Pomysł ten przyniósł racjonalizatorowi nagrodę w wysokości 2 tys. zł. Na zdjęciu widzimy odladzanie samolotu Ił-14.

UJE

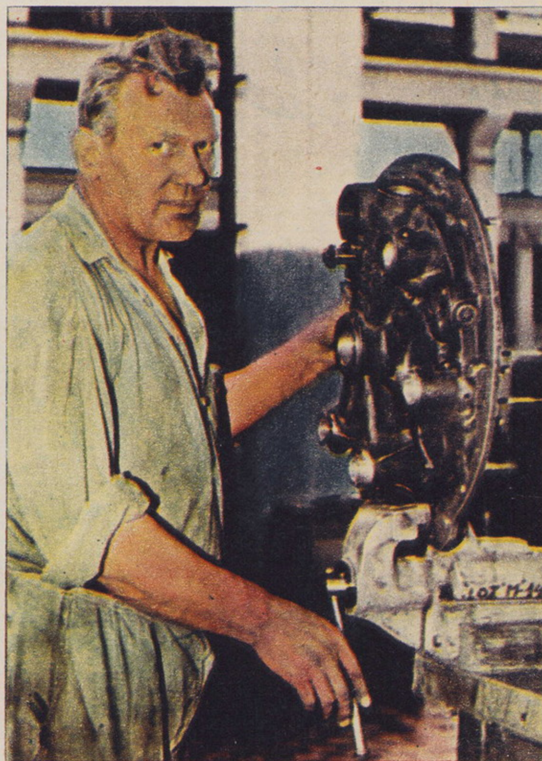
Zdjęcia: M. Kobrzyński (6) i Z. Jóźwiak (1) — LOT



Do planów sekcji technicznej „6-poolu" należał pewien specjalny temat: zbudowanie urządzenia do odladzania i zabezpieczania przed oblodzeniem płaszczyzn nośnych i usterzenia samolotu. Zupełnie niezależnie od tego zajął się tą sprawą racjonalizator Michał Smólski.



Młody mechanik Bogdan Bednarski jest autorem przyrządu do skalowania i sprawdzania tzw. kluczy momentowych. Klucze te, precyzyjne i delikatne, trzeba co trzy miesiące na nowo skalować, by nie powstawały zniekształcenia pomiarów. Opracowane przez racjonalizatora urządzenie jest dokładne i — jak widzimy — nieskomplikowane. Wykorzystuje się po prostu siłę ciążenia odpowiednio dobranych ciężarków. Za pomysł ten B. Bednarski otrzymał nagrodę w wysokości 500 zł.



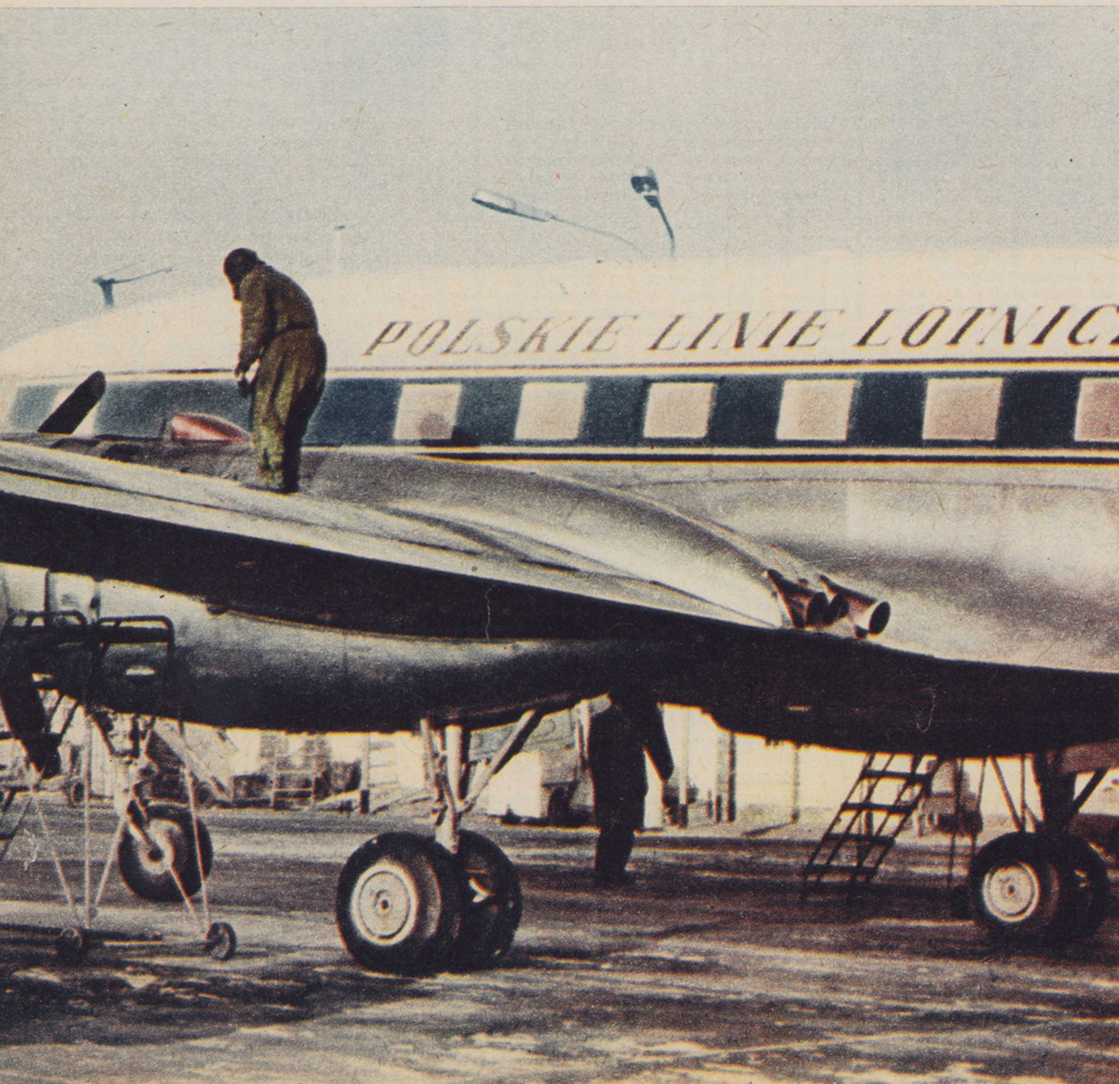
KAROL TOPOLSKI

Karol Topolski zalicza się do „starej gwardii" mechaników LOT-u. Urodzony w 1916 roku, pracę zawodową rozpoczął jeszcze jako uczeń w ówczesnych zakładach silnikowych „Skody" na Okęciu. Uczęszczał wówczas do Szkoły Samochodowo-Lotniczej im. Konarskiego.

Po raz pierwszy zaczął pracę w Polskich Liniach Lotniczych LOT w 1934 roku, jako mechanik. Powołany w trzy lata później do wojska, służył w 1 pułku lotniczym w Warszawie, gdzie ukończył szkołę podoficerską, uzyskując stopień kaprala. W czasie wojny przydzielony został do 212 eskadry bombowej i obsługiwał samoloty „Łoś" z Brygady Bombowej. Pod koniec działań dostał się do niemieckiej niewoli, lecz po kilku dniach udało mu się uciec.

W 1948 roku zgłasza się ponownie do LOT-u i zostaje początkowo mechanikiem silnikowym, następnie zaś — od 1954 roku — brygadzistą silnikowym w Wydziale Remontu i Obsługi Samolotów. Obecnie ma samodzielną pracę przy remontach zespołów silnikowych.

Nad różnego rodzaju usprawnieniami pracuje właściwie stale od 1948 roku. Owocem tego jest przeszło 10 wniosków; wszystkie one znalazły zastosowanie w praktyce, przyczyniając się do ułatwienia lub przyspieszenia poszczególnych czynności przy remontach silników lotniczych.







Samolot PLL LOT, lecący z Budapesztu do Aten, zatrzymał się specjalnie w Salonikach, aby umożliwić słynnemu chirurgowi węgierskiemu, profesorowi Laszlo Zoltanowi, udzielenie pomocy ciężko choremu Grekowi leżącemu w szpitalu w Salonikach.
Na zdjęciu: drugi od prawej prof. Zoltan.



STULECIE CZERWONEGO KRZYŻA

W roku bieżącym cały świat obchodzi setną rocznicę powstania Czerwonego Krzyża, organizacji założonej w roku 1863 przez Henryka Dunant w Genewie. Uroczystości oficjalne i tzw. „parada narodów" odbędą się we wrześniu w siedzibie Czerwonego Krzyża. W Genewie również otwarta zostanie okolicznościowa wystawa.

Przedsiębiorstwa lotnicze całego świata aktywnie współpracują z Czerwonym Krzyżem i jego odpowiednikami: Czerwonym Półksiężycem i Czerwonym Lwem i Słońcem, przychodząc z pomocą w akcjach specjalnych, tam gdzie szybki transport odgrywa zasadniczą rolę i decyduje wielokrotnie o życiu.

Polskie Linie Lotnicze LOT nie posiadają samolotów sanitarnych (akcje ratunkowe prowadzi Lotnicze Pogotowie Sanitarne przy Ministerstwie Zdrowia), jednak w wypadkach wyjątkowych podejmowały się przewozów specjalnych w lotach pozarejsowych.

I tak, na przestrzeni ostatnich 10 lat samoloty specjalne LOTu przewiozły:

5 transportów szczepionki Polio na trasie Londyn — Warszawa,

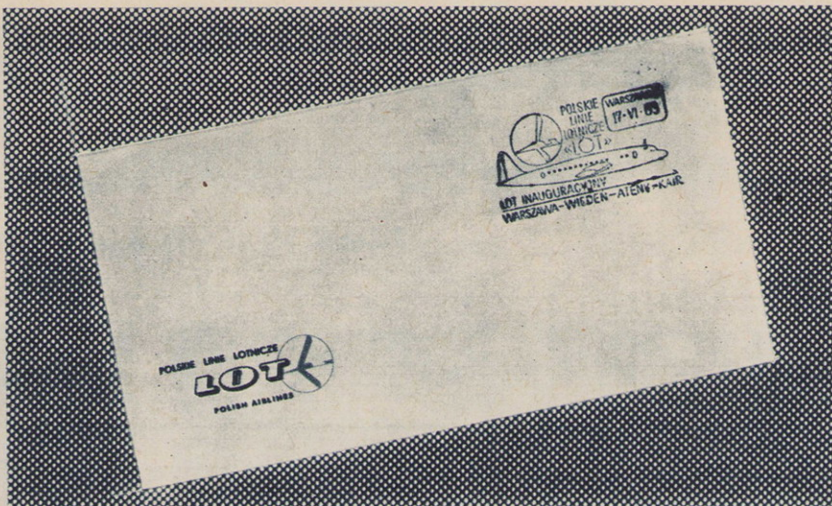
transport żywności (ok. 1500 kG) dla zasypanych śniegiem w Górach Świętokrzyskich,

9 transportów krwi i leków na Węgry,

Transport trędowatego na linii Gdynia — Sarajewo,

2 transporty lekarstw do Tunisu i Algierii.

(hk)



W związku z uruchomieniem w dniu 17 czerwca br. nowego połączenia PLL LOT na trasie WARSZAWA—WIEDEŃ—ATENY—KAIR wydany został specjalny datownik pocztowy. Datowniki takie wydają wszystkie towarzystwa lotnicze dla upamiętnienia daty lotów inaugurujących nowo wprowadzane linie. (hk)



Zasłużony pilot-milioner PLL LOT, kpt. Klemens Długaszewski, obchodził w czerwcu br. jubileusz 40-lecia pracy w lotnictwie komunikacyjnym. Na zdjęciu: jubilat w rozmowie ze stewardessami, wręczającymi mu kosze i wiązanki kwiatów. (hk)



Znane na terenie Chicago biuro podróży prowadzone przez R. Matuszczaka organizuje rokrocznie szereg wycieczek Polonii Amerykańskiej do kraju. Na zdjęciu: grupa z Chicago, która przyleciała Iłem-18 z Rzymu (hk)

LETNIE MUNDURKI

„Dyktator" mody polskiej, p. Jadwiga Grabowska, opracowała projekt letnich mundurków dla stewardess LOTu. Kostium uszyty z materiału typu elana-tropic w kolorze „lotowskim" (przydymiony odcień niebieskiego) składać się będzie z krótkiego żakietu bez podszewki i kołnierza, z wygodnej lekko rozfałdowanej spódniczki i białej bluzeczki z teritalu. Do tego bardzo pomysłowa i zgrabna czapeczka w kolorze kostiumu z czerwonymi wypustkami. Komplet uzupełnia „niby-sukienka", bez rękawów, z kretonu w niebiesko-białe paski z wszytym w talii czerwonym plastykowym fartuszkiem. Po zdjęciu żakiecika strojk ten będzie służyć jako ochrona bluzki i spódniczki przy podawaniu posiłków.

Opisany wyżej kostium (niestety, na razie tylko opisany — zdjęcie pokażemy w jednym z najbliższych numerów), po uszyciu egzemplarza modelowego zostanie „powielony" w ilości 100 sztuk dopasowanych do rozmiarów poszczególnych stewardess.

(hk)



W redakcji tygodnika „Świat" odbyło się losowanie nagród dla laureatów cieszącego się dużym zainteresowaniem konkursu na temat Polskich Linii Lotniczych LOT. Pierwszą nagrodę — radio „Światowid" otrzymał M. Sidorczuk z Malborka, II — adapter — M. Rostek z Katowic, trzy dalsze — w postaci przelotów — na liniach krajowych LOT-u — J. Wójcik, L. Rytter i U. Bugajowa. Ogółem rozlosowano 20 nagród, ufundowanych przez PLL LOT i „Świat" (sz).



Chociaż woda zimna, trzeba do niej wskoczyć, aby wykazać znajomość instrukcji o żywaniu kamizelek ratunkowych. W związku z wprowadzeniem linii transkontynentalnej Warszawa—Kair PLL LOT zorganizowały dla personelu latającego praktyczny pokaz używania sprzętu ratunkowego na wypadek wodowania. Rolę morza odegrało z powodzeniem sztuczne jezioro zegrzyńskie. (hk)



P. Edyta Walford z redakcji genewskiej tygodnika amerykańskiego „Aviation Week" po raz drugi odwiedziła Warszawę. Pierwszy raz była tu w roku 1961 na zaproszenie LOTu w celu zebrania materiałów do przygotowywanego przez siebie artykułu o perspektywach rozwojowych Polskich Linii Lotniczych. W tym roku przyjechała jako delegatka na kongres COSPAR odnawiając przy okazji sympatyczne kontakty nawiązane z LOTem przed dwoma laty. (hk)

Zdjęcia: Z. Jóźwiak (3) i M. Kobrzyński (3) — LOT

Niecodziennych pasażerów gościło pewnego dnia lotnisko warszawskie na Okęciu. Polskie konie wyścigowe, duma naszych krajowych hodowców, pozują fotografowi na chwilę przed załadowaniem na pokład samolotu holenderskiego, który przez Atlantyk dowiezie je aż do Nowego Jorku. (hk)





Ci eleganccy panowie na zdjęciu — to delegacja angielskich handlowców, którzy przybyli do Polski na zaproszenie Animexu w związku z 50-leciem eksportu bekonu polskiego do W. Brytanii. Uśmiechnięte twarze świadczą najdobitniej, że przypadła im do smaku podróż na pokładzie Iła-18, który ich przywiózł z Londynu do Warszawy. (hk)



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226, tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA



1

NIEZAPOMNIANE * MISTRZOSTWA *



2

Oto i fragment Rewy, rybackiej osady w Zatoce Puckiej Tu na pięknej, rozległej plaży rozbili namioty zawodnicy XXVIII Mistrzostw Polski, startujący w kategorii wodnosamolotów. Przed startem silnikowym dobrze jest sprawdzić wodnosamolot w locie ślizgowym. Wiatr wiejący od morza nie będzie w tym roku utrudniał „połowu" co niesforniejszych modeli. Model o typowym już dla naszych wodnosamolotów układzie trójpływakowym z głównym pływakiem na przodzie. Przednia goleń druciana silnie wzmocniona i oprofilowana oraz zaopatrzona w amortyzator gumowy. Pływak stały o płaskim dnie (1).

Tekst i foto: PAWEŁ ELSZTEIN

Zanim rozpocznie się start, głos ma komisja techniczna ważąca wszystko co tylko w modelu można zważyć i sprawdzająca zgodność konstrukcji z regulaminem W kolejce na pierwszym planie jeden z ciekawiej opracowanych wodnosamolotów z napędem mechanicznym. (2)

★

Prawie wszyscy startujący z gumówkami mieli pływak główny z przodu. (3), (4). Stanisław Żurad zastosował natomiast dwa pływaki główne i tylny pomocniczy. Drugi model o podobnym układzie pływaków miał M. Paździorek z Katowic.

★

Również dwupływakową wersję modelu z napędem mechanicznym mamy możność obejrzeć na tym zdjęciu. (7) Zwraca uwagę mały stosunkowo rozstaw pływaków i uzasadniona zresztą duża ich pojemność — ze względu na ciężar modelu.

★

Tylko nieznaczny ślad pozostawia lekka gumówka, jak ważka odrywająca się od powierzchni wody. Zawodnik chroniąc się przed chłodem porannych godzin wszedł do wody w rybackich butach. Dodajmy, że kilka par nowiutkich butów tego rodzaju przydzieliła na czas imprezy niezrównana dyrekcja gdyńskiego DALMOR-u. (5).

★

No, a teraz do wody Najpierw próba pływalności. Czy model zdolny jest utrzymać się na wodzie o własnych siłach, czy też zacznie tonąć po chwili. Ten model gdańskiego zawodnika, mimo wąskiego pływaka i to składanego pod kadłubem, mimo zmarszczek na powierzchni wody, sam zachowuje równowagę i pływa, umożliwiając w dużym stopniu poprawny start (8).

★

Niestety, zawodniczki nie brały udziału w naszej imprezie, jak można by sądzić po tym zdjęciu. Pani ta pełni jedynie funkcję „mechanika" pomagając mężowi, M. Paździorkowi z Katowic (6).

★

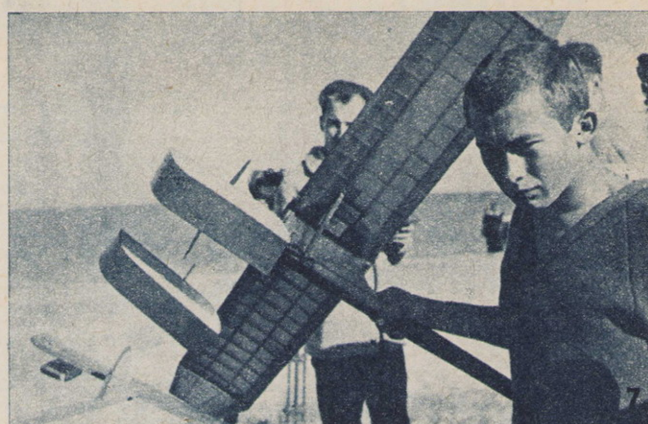
Popołudnie. Żar z nieba, wiatr od morza i ciepła, lekko falująca woda. Kończymy próbę pływalności modelu z napędem mechanicznym. Mały kuter widoczny na horyzoncie i stojący na kotwicy oczekuje na radiowy sygnał alarmujący o konieczności pogoni. (9).

★

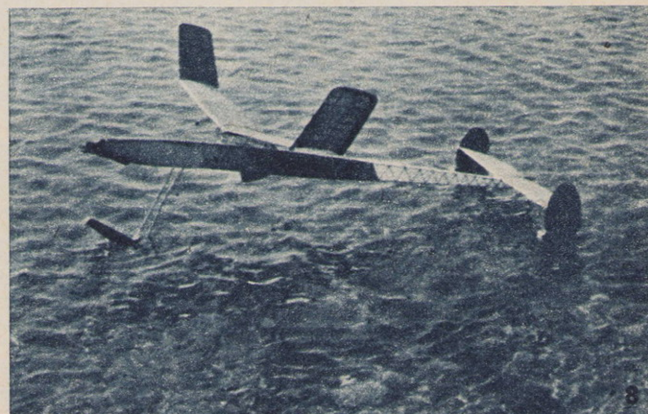
Czas przedstawić mistrzów. Z lewej Tadeusz Pelczarski, z prawej Jerzy Kosiński. Będą reprezentować barwy Aeroklubu PRL w Jugosławii. (10).

★

Prostota i elegancja. Takim mianem można określić gumówkę Jerzego Kosińskiego Pływak przedni w kilka sekund po starcie składa się wzdłuż kadłuba, zmniejszając opór czołowy i dopiero wówczas model rozpoczyna wspaniały lot ślizgowy. Mając zapas wysokości zdobyty w locie silnikowym uzyskuje cenne sekundy, które właśnie zadecydowały o zwycięstwie. Uruchomienie goleni pływaka do składania poprzez mały odcinek wolnotlącego się lontu. (11).



7



8

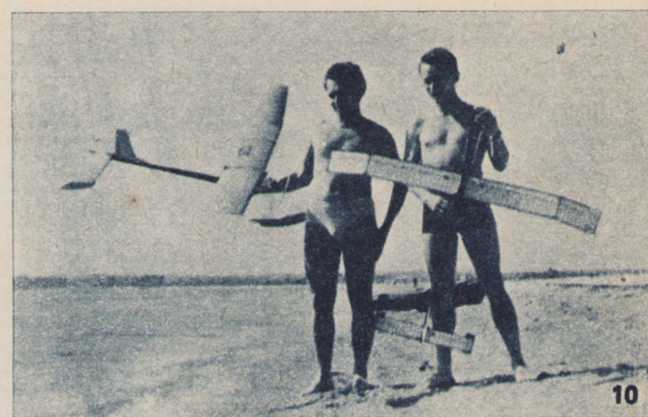


9





4



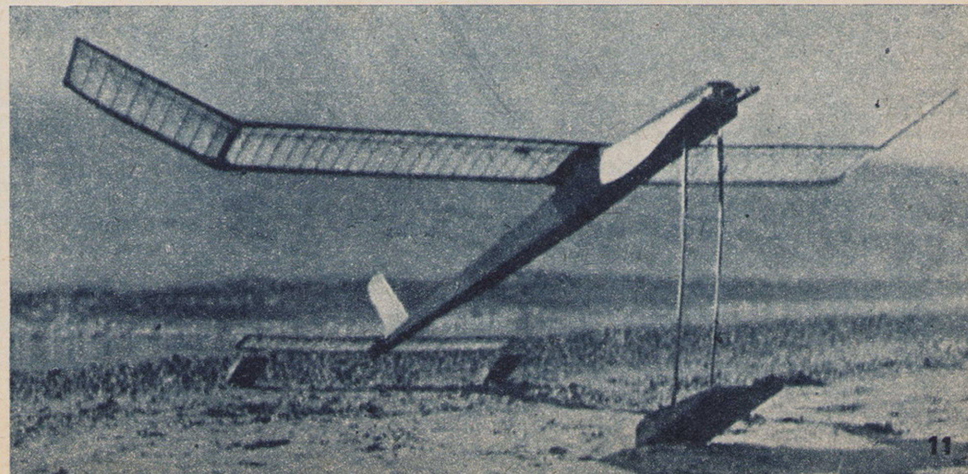
10



5



6



11

GDY ZAMILKŁY SILNIKI...

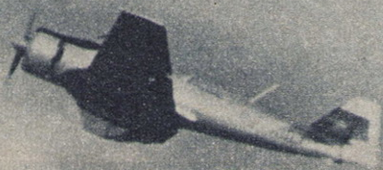


Foto: L. Stępień

O ile każda nowa tabela rekordów szybowcowych czy spadochronowych zawiera pokaźną liczbę zmian w stosunku do tabeli poprzedniej, to zainteresowanie rekordami samolotów lekkich jest na świecie niewielkie. W innych dyscyplinach sportu lotniczego (z modelarstwem włącznie) każdy rekord reprezentuje jakieś maksimum ogólnoświatowych możliwości w danym okresie, maksimum uzależnione od zespołu czynników: warunki — maszyna — pilot (nie przypadkowo czynnik ludzki postawiony jest tu na ostatnim miejscu, nie ulega bowiem wątpliwości, że w licznej grupie pilotów czy skoczków o podobnym wysokim stopniu zaawansowania każdy z nich jest potencjalnym rekordzistą i tylko los decyduje o tym, czyje nazwisko będzie figurowało w tabeli).

W dziedzinie omawianych rekordów samolotowych sprawa wygląda zupełnie inaczej. Istnieje na świecie szereg typów samolotów reprezentujących w niektórych konkurencjach osiągi znacznie wyższe od aktualnych rekordów w poszczególnych klasach ciężarowych, jednak aerokluby narodowe, wytwórnie czy wreszcie sami piloci nie wykorzystują tkwiących tu możliwości. Dlatego też, jeżeli już ktoś się rekordem zainteresuje, notujemy zupełnie nieprawdopodobne skoki wyników, jak np. w konkurencji odległości w obwodzie zamkniętym w podklasie C-1. c: 4 963 — 11 138 km, lub odległości w linii prostej w podklasie C-1. d: 1990 — 2421 — 11 034 — 12 341 km. Te ostatnie wspaniałe wyniki — to samolot Piper „Comanche" i pilot amerykański Max Conrad; jest rzeczą oczywistą, że np. pobicie rumuńskiego rekordu odległości w obwodzie zamkniętym w tej samej podklasie byłoby dla tegoż Pipera fraszką.

Podana tabela zawiera tylko te konkurencje, w których ustanowiono jakieś wyniki. Nie ma więc tu rubryki rekordów prędkości na bazie 3 km i 15/25 km, gdzie do tej pory FAI nie zarejestrowała żadnego rekordu. W 1960 roku Czesi awizowali co prawda wyniki prób rekordów zarówno na bazie 3 km jak i 15/25 km i to we wszystkich podklasach ciężarowych, widocznie jednak kosztowne te próby wykonane były niezgodnie z przepisami, nie zostały bowiem uznane. Jest to najlepszym dowodem, jak staranne musi być przygotowanie i kontrola próby rekordu samolotowego w porównaniu z rekordami szybowcowymi czy spadochronowymi; rekordy prędkości na bazie są zresztą szczególnie trudne od strony organizacyjnej, gdyż mało który aeroklub narodowy dysponuje odpowiednią, zatwierdzoną przez FAI bazą, zgodną z postanowieniami Kodeksu Sportowego.

Prócz konkurencji objętych zamieszczoną tabelą oraz rekordów na bazie istnieje jeszcze konkurencja prędkości na trasach uznanych (prędkość lotu między stolicami państw należących do FAI, ewentualnie innymi dużymi miastami o znaczeniu międzynarodowym). W konkurencji tej ustanowiono dość pokaźną liczbę rekordów, nie publikujemy ich tu jednak z braku miejsca.

Widoczny w tabeli rekord prędkości w locie dookoła świata (już drugi z kolei) ustanowiony został na samolocie Piper „Aztec" z dwoma silnikami Lycoming po 250 KM, na trasie: Miami — Long Beach — Honolulu — Wake — Guam — Manilla — Singapur — Bombay — Nairobi — Lagos — Dakar — Amapa — Atkinson — Port of

REKORDY SAMOLOTÓW LEKKICH (stan na dzień 1. V. 1963)

Konkurencja		C—1.a (poniżej 500 kG)		C—1.b (500—1000 kG)		C—1.c (1000—1750 kG)		C—1.d (1750—3000 kG)	
		krajowy	międzynarodowy	krajowy	międzynarodowy	krajowy	międzynarodowy	krajowy	międzynarodowy
Odległość w linii prostej			**Finlandia** K. H. J. Heinonen 2 844 km 10.7.1957		**Czechosłowacja** Fr. Novak 4 260,07 km 7—8.9.1956		**USA** Max Conrad 11 211,83 km 24—26.11.1959		**USA** Max Conrad 12 341,26 km 2—4.6.1959
Odległość w obwodzie zamkniętym			**Francja** Albert Rébillon 2 000 km 10.5.1952		**Czechosłowacja** Jiri Kunc 4 756,250 km 8—9.8.1959	L. Natkaniec 2 034,84 km 30.5.1957	**USA** Max Conrad 11 138,72 km 4—7.7.1960	A. Abłamowicz 2 884,5 km 14.5.1957	**Rumunia** Bacanu, Viscum 4 462,870 km 14—15.10.1961
Wysokość			**Wenezuela** Anna L. Branger 8 276 m 29.4.1951		**USA** W. D. Thompson 11 297 m 16.7.1953	A. Abłamowicz 7 084 m 28.12.1956	**Japonia** T. Yoshizawa 9 917 m 9.12.1959		**Francja** D. Ferrigno 11 777 m 31.5.1961
Prędkość w obwodzie zamkniętym długości:	100 km		**Francja** R. Davy 313,317 km/h 13.10.1960		**Francja** R. Davy 316,260 km/h 13.10.1960	L. Natkaniec 324,454 km/h 30.5.1957	**Włochy** Guido Ferrari 419,482 km/h 5.12.1953	A. Abłamowicz 256,40 km/h 14.5.1957	**W. Brytania** Miss R. M. Sharpe 519,480 km/h 17.6.1950
	500 km		**Włochy** I. Guagnellini 271,403 km/h 20.11.1954		**Czechosłowacja** L. Stastny 286,729 km/h 8.10.1956	L. Natkaniec 324,454 km/h 30.5.1957	**Włochy** Guido Ferrari 411,701 km/h 5.12.1953	A. Abłamowicz 242,05 km/h 14.5.1957	**ZSRR** Y. D. Forostienko 471,348 km/h 12.7.1951
	1000 km		**Włochy** N. Valzania 240,519 km/h 19.12.1954		**Czechosłowacja** L. Stastny 285,436 km/h 8.10.1956	L. Natkaniec 321,108 km/h 30.5.1957	**Włochy** L. Bonzi 347,802 km/h 21.12.1951	A. Abłamowicz 235,23 km/h 14.5.1957	**ZSRR** M. Gołowanow 442,289 km/h 26.8.1951
	2000 km		**Francja** A. Rébillon 183,432 km/h 10.5.1952		**Czechosłowacja** L. Stastny 279,493 km/h 10.10.1956	L. Natkaniec 320,362 km/h 30.5.1957	**POLSKA** L. Natkaniec 320,362 km/h 30.5.1957	A. Abłamowicz 230,76 km/h 14.5.1957	**USA** Miss J. Cobb 364,116 km/h 13.4.1959
Prędkość w locie dookoła świata									**USA** Max Conrad 198,271 km/h 27.2—8.3.1961

Spain — Miami. Łączna długość tej trasy wynosi 41 756,94 km, czas lotu uzyskany przez Maxa Conrada: 8 dni 18 godzin 35 minut 57 sekund.

Jeżeli chodzi o rekordy krajowe, to od czasu rekordowych lotów inż. inż. Abłamowicza i Natkańca nic się w tabeli nie zmieniło. Rekord prędkości w obwodzie zamkniętym 2 000 km ustanowiony przez inż. Natkańca pozostaje w tabeli jako jedyny nasz rekord międzynarodowy. Nasz sprzęt aeroklubowy nie pozwala na uzyskanie wyników na poziomie światowym, a ogólne wieloletnie odsportowienie „sportu" samolotowego stworzyło atmosferę niekorzystną dla podejmowania prób rekordów. Gdyby jednak takie próby miały być podejmowane, należałoby je — nawet w skali krajowej — tak przygotować, żeby wysiłek pilota i organizatorów próby nie poszedł na marne. Brakuje nam przecież odpowiednich przyrządów pomiarowych, barografów, nie mówiąc już o jakichś (powszechnie na świecie stosowanych) urządzeniach elektronowych. Ponieważ jednak wśród pilotów samolotowych jest wielu pracowników poważnych instytucji technicznych, które niewątpliwie mogłyby udzielić w tym zakresie pomocy — nie od rzeczy będzie, jeżeli grono zainteresowanych w większych aeroklubach rozważy możliwości podjęcia prób rekordów krajowych w niektórych przynajmniej konkurencjach, oczywiście po uprzednim przestudiowaniu Kodeksu Sportowego FAI.

Jakkolwiek omawiam tu jedynie rekordy samolotów lekkich (tj. podzielonych na podklasy ciężarowe), dla wyczerpania całości spraw samolotowych wspomnę jeszcze o pozostałych krajowych rekordach samolotowych (ustanowionych na samolotach nie podlegających klasyfikacji ciężarowej, bądź w konkurencjach nie przewidzianych dla tej grupy statków powietrznych). Są to 4 rekordy inż. Abłamowicza: dwa rekordy na samolocie CSS-12: wysokość z ładunkiem handlowym 1000 kG — 6 524 m oraz czas wznoszenia na 3000 m — 6 min. 12,5 sek jak również dwa rekordy na samolocie Jak-23: czas wznoszenia na wysokość 3000 m — 1 min 47,3 sek oraz na 6000 m — 3 min 11,1 sek. W sumie więc mamy w Polsce 15 aktualnych krajowych rekordów samolotowych.

JANUSZ KRASICKI

---

*) Myślę, że pan Bohdan Arct nie weźmie mi za złe, iż posłużyłem się tak pasującym do sytuacji w dziedzinie rekordów samolotowych tytułem Jego książki. (JK)

REKORDOWE WSPOMNIENIA

FRANCISZEK KĘPKA

Zaczęło się na pozór niewinnie. Zostałem zaproszony przez Aeroklub Ziemi Lubuskiej na miesiąc lipiec i sierpień (1962 r.) do szkolenia grupy LPW. Praca była trudna, szczególnie dla tak młodego instruktora jak ja, ale przyznaję, że bardzo wdzięczna i przyjemna, tym bardziej, że szef wyszkolenia Stanisław Ratusiński i instr. Bolek Spaczyński chętnie dzielili się ze mną swymi doświadczeniami.

Ponieważ Zielona Góra poszczycić się może wspaniałymi warunkami termicznymi, postanowiliśmy z Grzegorzem (Ratusińskim) naprzemian atakować rekordy Polski i świata na „Bocianie", bo brak „Foki" pozbawiał nas szans w kategorii jednomiejscówek. Udało się. Na trzy próby bicia rekordu — dwie zostały uwieńczone sukcesem. Po rekordowym przelocie docelowo-powrotnym Ratusińskiego — kolej na mnie. Warunki meteo nie kazały długo na siebie czekać. Oto 7 sierpnia oglądając mapkę synoptyczną „Wicherka" stwierdzamy, że właśnie przeszedł aktywny front chłodny i od zachodu nasuwa się nad obszar Polski klin wysokiego ciśnienia. Wygląd wieczornego nieba bardzo obiecujący. Postanawiamy: jutro lecę na docelówkę, ale... nie mamy barografów. Grzesiek nie dbając o własny wypoczynek pojechał samochodem do Jeżowa i o godzinie 5-ej rano 8 sierpnia miałem pożyczone barografy.

Pogoda nie zawiodła, wiatr południowo-zachodni o sile 40 km. Planowana trasa przelotu Strzegów — Sejny, około 640 km. Moim pasażerem jest inż. Edward Łopato, komendant obozu ZMS. Lecąc za „Junakiem" do Strzegowa (ok. 60 km w stronę granicy NRD) pilnie obserwuję warunki. Cumulusy jeszcze świeże, o podstawach 700—800 m, zaczynają „szarpać".

Wyczepiam się o godzinie 9,57 na 800 m pod podstawą dorodnego cumulusa, który wita mnie wznoszeniem 0,5 — 1 m/sek. Decyduję się na krótki przeskok. Pierwsza chmura nie nosi, druga też nie, a wysokość zmalała do 300 m. Zaczynam się niecierpliwić, a mój pasażer stwierdza z flegmą, że spadamy i spadamy, nie wiedząc o tym, że taka „gadka" w tej sytuacji najwięcej mnie denerwuje. Na 200 m znalazłem jednak 0,5 m/sek. wznoszenia, które dało w efekcie 500 m. Postanawiam lecieć ostrożnie, co nie uchroniło mnie od ponownego zejścia na małą wysokość. Z wykręceniem — trudności, bo niełatwo przy termice naniesionej znaleźć na małej wysokości komin, a jeszcze trudniej go wycentrować. Znów mozolnie wykręcałem się w ćwierćmetrowym wznoszeniu. Na trasie warunki wyraźnie się poprawiają. Zaczynam popędzać „Boćka" i oto po 45 min. widzę z prawej strony Zieloną Górę. przekroczyłem już Odrę. Staram się jak najlepiej taktycznie rozegrać ten przelot. Zdaję sobie sprawę, że przede mną jeszcze szmat drogi. Podstawa chmur powoli, ale systematycznie podnosi się. Wznoszenie średnie 1,5 m/sek.

Brak szlaków zmusza mnie do ciągłego wykręcania i przeskoków. Dobroczynny wiatr pomaga, więc moja prędkość przelotowa jest bardzo bliska wartości 100 km/h. Rzadko schodzę poniżej 400 m. Przed Poznaniem łapię pierwszy szlak cumulusów i bez krążenia przelatuję 50 km. Jestem 10 km na północ od Gniezna, przede mną większa luka. Wykręcam się do podstawy, która znajduje się na wysokości 1.200 m, włączam zakrętomierz i wchodzę w chmurę. Rozczarowałem się jednak słabym wznoszeniem i wyszedłem na 1 400 m. Przeskok pewny, mam więc trochę czasu porozmawiać z pasażerem, który czując się wspaniale próbuje swoich sił w nawigacji i śmiało stawia horoskopy co do dalszych naszych losów.

Na 500 m nawiązuję ponownie kontakt z termiką i szybko znajduję się nad potężnymi lasami, które leżą przed Wisłą między Bydgoszczą a Toruniem. Znajduję tutaj kilka pięciometrowych wznoszeń i forsuję Wisłę o godzinie 12,45.

Rozpędzony wpadam w rejon Brodnicy, znany szybownikom jako „termiczna dziura". Nauczony doświadczeniem bodaj trzykrotnego lądowania w tych okolicznościach leciałem przesadnie ostrożnie. Warunki rzeczywiście osłabły, rzadkie cumulusy dawały zaledwie 1 m/sek. wznoszenia. Obyło się jednak bez tragedii. Od celu dzieliło nas tylko Pojezierze, po którym nie wiedziałem czego mogę się spodziewać. Jednak poza tym, że zachmurzenie było o wiele większe niż dotychczas, nic się nie zmieniło. Pułap chmur dosięgnął 1 500 m, a wznoszenia średnie wynosiły od 2—2,5 m/sek. Ten zakątek Polski urzeka wszystkich.

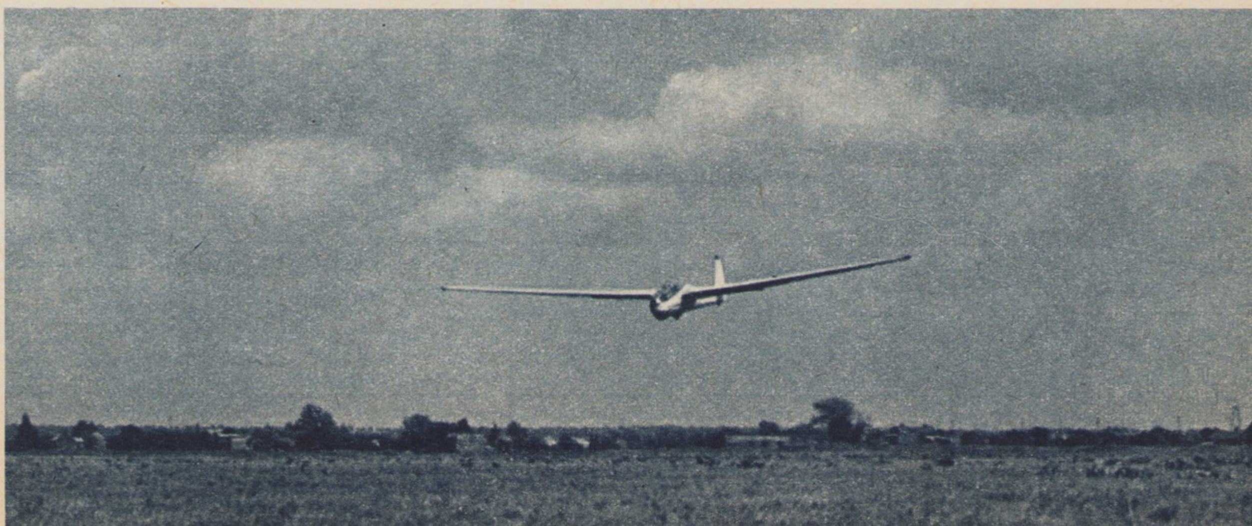
Poniesieni urokami krajobrazu, wpatrzeni w tysiące kolorowych namiotów i domków campingowych, rozsianych nad brzegami jezior, zapomnieliśmy, że to właśnie tutaj mijamy pięćsetny kilometr. Oto przed nami jezioro Śniardwy. Wykręciłem 1 600 m i skierowałem „Bociana" po kursie przelatując przez środek jeziora. Przedsięwzięcie okazało się ryzykowne, bowiem na zawietrznej stronie jeziora nie napotkałem żadnych wznoszeń, a wysokość stopniała do 300 m. Skarciłem się, że pozwoliłem się nieuważnie wciągnąć w tę pułapkę i z zacięciem zacząłem krążyć w napotkanym zerze. Wiatr odniósł mnie od niegościnnych brzegów Śniardw i znów nawiązałem kontakt z termiką, która olśniła mnie wznoszeniami 3—4 m/sek. oraz pułapem 1 600 m.

Jestem nad Suwałkami i decyduję się na 30-kilometrowy dolot, w którym lecąc pod szlakiem cumulusów straciłem zaledwie 300 m. Pod nami Sejny. Okrzyk radości wyrywa się z naszych piersi. Gratulujemy sobie wzajemnie tego pięknego przelotu i po karkołomnym lądowaniu w środku miasteczka (z powodu braku lądowisk w promieniu 1000 m) biegniemy do telefonu. Wieczorem mała konsternacja, bowiem taki sam przelot wykonał Zenon Skolski z Jeleniej Góry. Kto lepszy, trudno powiedzieć, więc rozstrzygnięcie pozostawiamy komisji sportowej. Mimo tego zadowoleni i z dobrymi humorami idziemy do świetlicy Domu Kultury na spotkanie z miejscową ludnością i studentami, którzy tutaj w Sejnach spędzają wakacje.

Wieczorem odpoczywamy na małym molo jednego z licznych tutaj jeziorek. Mimo romantycznego nastroju myślami byłem wciąż jeszcze w kabinie „Bociana" i rozstrząsałem możliwości... 1000-kilometrowego przelotu w tym dniu. Godzina startu była odpowiednia, gdyż wcześniejsze wyczepienie byłoby bardzo ryzykowne. Natomiast zauważyłem, że lądowanie mogła nastąpić około godziny 19,30, bo o tej porze widziałem jeszcze nieźle wyglądające cumulusy. A ja nad Sejnami byłem już o godz. 16,35 na wysokości 700 metrów i spotykałem 4 m/sek wznoszenia. Pozostały mi więc jeszcze 3 godziny lotu, w których przy tym wietrze przeleciałbym z pewnością 200—250 km, a to już w sumie daje 840 do 890 km. Wystarczyłyby więc do przekroczenia wymaganego 1000 kilometrów „Foki", a wtedy kto wie...

Takie warunki, jakie były 8 sierpnia ub. r., są u nas rzadkością, niemniej jednak zdarzają się kilkakrotnie w ciągu roku.

„Bocian" ląduje — Foto: St. Jaśko



SEN

kpt. pil. Adam Szymanik

Na wysokości koron drzew — mgła jak dym z papierosów. Sinoniebieską cienką warstwą przenikają pierwsze promienie słońca. Na niebie, które blednie z sekundy na sekundę, gasną ostatnie gwiazdy.

Myśl pracuje jak automat. Siłą wieloletniego nawyku patrzę w niebo, jaka będzie pogoda? To jest takie niepotrzebne spojrzenie, pogody nie próbuję określić dokładnie. Myślę jednak, że będzie piękna, myślę całkiem jak mieszczuch wybierający się na niedzielną wycieczkę, nie jak lotnik, któremu znajomość pogody jest potrzebna do wykonywania pracy.

Ale jestem jeszcze zbyt leniwy, by prawidłowo określać zjawiska. Zresztą na start przyjdzie meteorolog, rozłoży mapę synoptyczną, powie o sile i kierunku wiatru, który wzbudzi się za dwie, trzy godziny, o rodzaju zachmurzenia, o temperaturze.

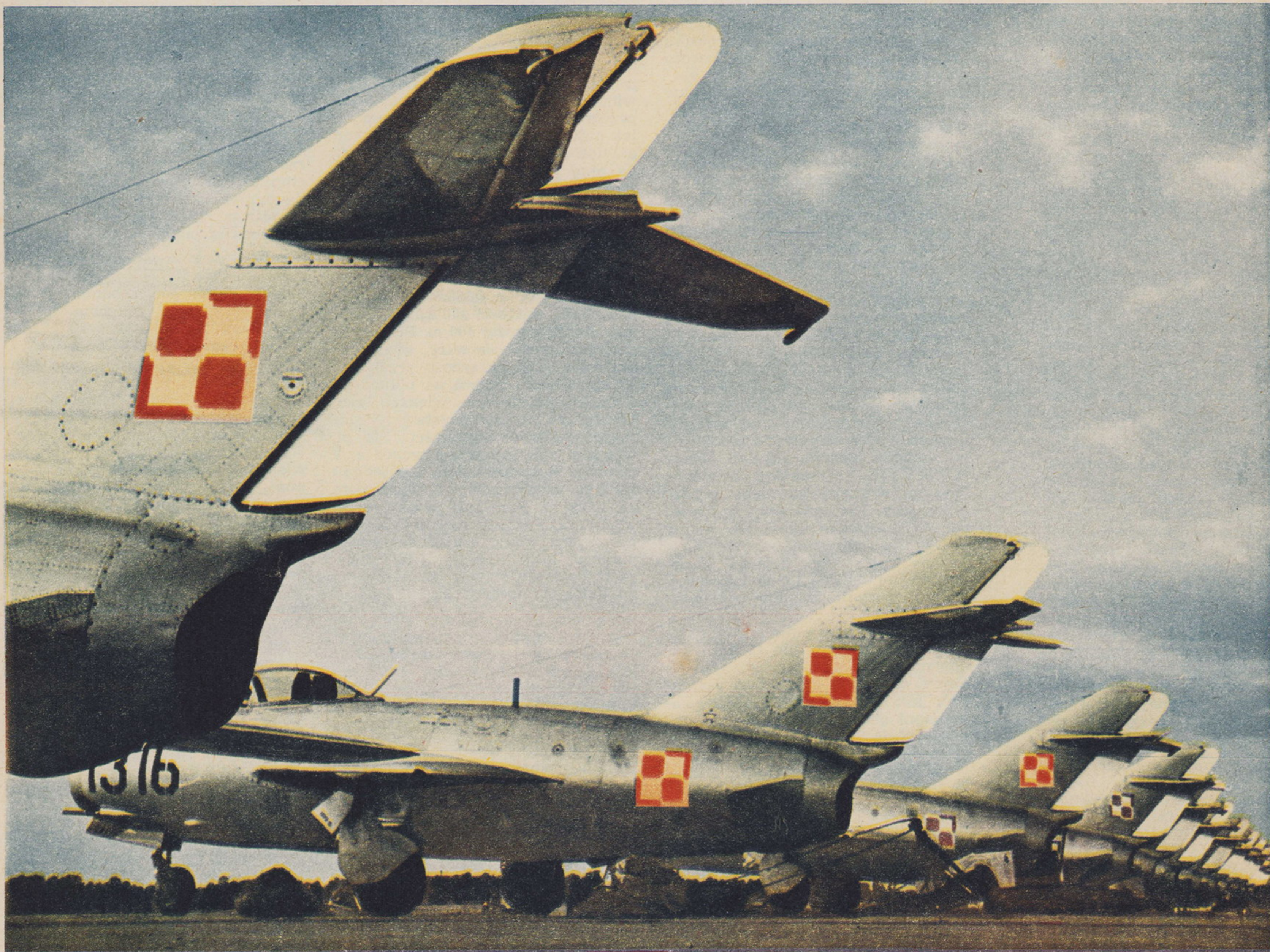


Foto: M. Kucharski

Zamykają się oczy ze znużenia, chciałoby się powieki, podeprzeć zapałkami, aby się nie osunęły na źrenice. Znika obraz lotniska tak dobrze znany, zasnuwa się mgłą i rozpływa kraciasta buda kierownika lotów, zmienia się krajobraz w senną majakę. Nie ma już rejonu działania: linii Bugu od północy, Wisły od zachodu, Wieprza od południa, drzemiących w wieczornej mgle samolotów pod lasem, symetrycznie ustawionych baraków, klubu, zaludnionego boiska do siatkówki. Cichnie i znika monotonny terkot ropniaka z trudem wtłaczającego w sieć przewodów energię elektryczną. Jest inny świat, wypełniony senną troską.

Zmorzył mnie wierny towarzysz instruktorskiej doli i niedoli, pierwszy sen...

Natarczywe, bezlitosne dzwonienie podnosi zapadnięte powieki. Nie rozumiem: wskazówki zegara stoją na kursie 90 stopni? Świadomość wraca powoli. Aha. Godzina trzecia piętnaście. Więc trzeba wstać. Umyć się. Ogolić. Zabrać hełmofon, mapnik, książkę planową grupy podchorążych, rękawice. Trzeba wyjść w przejmujący chłód wilgotnego poranka.

Spostrzegam nagle, że od lat już kilku idąc rano ścieżką, która prowadzi do stołówki — myślę o pogodzie i zawsze tak samo. Jest to pierwsza, nieważna, ale już trzeźwa myśl w rozpoczętym dniu. Spotkam za chwilę kolegów, odpowiem na powitania.

Pożegnałem się więc, jakkolwiek niechętnie, z resztkami snu. Zbudziłem się i teraz, jak koło rozpędowe — wolniutko nabieram obrotów. Gdy podadzą śniadanie — będę już mógł myśleć, rozmawiać i żartować. Nie będę ziewał.

Dochodzi godzina czwarta. Stołówka powoli pustoszeje. Jeszcze niezupełnie rozruszani wychodzimy leniwie na stoiska samolotów, ale rozpoczął się już dzień.

Za chwilę padnie pierwszy pieprzny dowcip. Już się ktoś śpieszy. Ktoś nawołuje do pośpiechu. Mechanicy zdejmują brezentowe pokrowce z maszyn, pierwszy okrzyk przy próbie silnika „od śmigła". Podchorążowie pomagają mechanikom przy porannej toalecie samolotów. Miarowym warkotem wielu próbowanych silników rozpoczyna się praca naszego lotniska. Jest chwila, gdy wiele śmigieł jednocześnie tnie powietrze. Warkot kilku silników zlewa się w potężny huk, lecz wkrótce i ten hałas ustaje. Silniki wypróbowano. Znów cisza kładzie się na lotnisko mokre od rosy.

Pomocnik dowódcy od spraw wyszkolenia donośnym głosem wzywa pilotów na zbiórkę. Przyszedł meteorolog, rozwinął mapę synoptyczną, odczytał komunikat, nawigator podał dokładny czas. Ostatnie wskazówki dotyczące dzisiejszych lotów.

Kręci się już koło zamachowe. Machina ruszyła, nabrała obrotów.

— Biegiem, do maszyn!

Krótki meldunek mechanika, wskazówki dla grupy podchorążych. Spadochrony. Załogi lokują się w kabinach.

— Zefiry po gotowości — wykołowywać.

Rozkaz ożywia samoloty.

— Od śmigła.

Pierwsze ruszyły.

Zawsze, gdy tak patrzę na maszyny ostrożnie kołujące ku początkowi pasa startowego, nie mogę się oprzeć przedziwnym wrażeniom. Jest jakaś niezdarność w ruchu samolotu przechylającego się na skrzydła przy lada nierówności lotniska. Jeszcze istnieje osobno: człowiek w kabinie rozglądający się wokół, zrośnięty z ziemią i kształt aerodynamiczny samolotu przeznaczony dla innego żywiołu. Ale właśnie teraz, w czasie kołowania na start, rozpoczyna się akt zespolenia.

Nigdy nie zdołałem prześledzić do końca sposobu w jaki się to dokonuje. Zajęty koniecznymi czynnościami myślę o swym zadaniu, o sposobie oderwania się od ziemi.

Proszę kierownika lotów, by zezwolił mi startować. Wyznacza mi trasę.

— 720, start — zezwalam, trasa numer 6.

Włączyć trzeba zegarek, zwiększyć obroty silnika.

Murawa lotniska już biegnie pod skrzydła. Urywa się więź ze sprawami ziemi. Chłodny pęd powietrza, gdy jeszcze w otwartej kabinie wychodziłem na linię startu, jest zapowiedzią tej radości, której zawsze dostarcza lot. Krąg nad lotniskiem — wielką zieloną plamą, wyjściowy punkt mojej trasy dla wygody opatrzonej numerem 6 — kontrolera kursu zgodnie z upływem czasu i wskazaniami busoli. Utrzymanie warunków lotu, poprawki, błędy ucznia, napomnienia.

Zmieniają się uczniowie. Pierwszy, drugi, trzeci, czwarty... Trasa wciąż ta sama. Tylko pełzną wolniutko wskazówki wokół tarczy zegara.

Więc po raz czwarty jestem na tej samej trasie. Każdy lot mniej ciekawy od poprzedniego, znam już na pamięć co bardziej charakterystyczne punkty orientacyjne na ziemi: skrzyżowania dróg, banalne w kształcie plamy miasteczek.

Pragnę poznawać ziemię nad którą lecę, myszkować pomiędzy nieznanymi lasami, odgadywać nazwy rzek. A ten lot nie jest mój. Daję go memu uczniowi jak zabawkę, która już mi się opatrzyła, przestała być atrakcją. Oto co czuję w mym czwartym locie po tej samej trasie i muszę walczyć z tym uczuciem w imię sprawy, dla której lecę. Jestem przecież instruktorem, mam nauczyć jeszcze jednego podchorążego latać po trasie, która nie jest mu znana.

Wysokość 800 metrów. Zakręt w lewo. Pod skrzydłem biały budynek szkoły wśród kasztanów, szarobrunatna wstęga szosy. Obok rzeka w zalotnych zawijasach. Wciskam włącznik sekundomierza. Sprawdzam kurs na busoli. Dobrze. 260 stopni.

Mam ze sobą dobrego ucznia. Leci bezbłędnie. Pod nami przesuwają się wolniutko znajome miasteczka, skrzyżowania dróg, linie kolejowe, dziwaczne plamy lasów.

Zbliża się południe. Robi się coraz cieplej. Horyzont mętnieje, słońce otacza mleczny owal. Szukam przeciwsłonecznych okularów pod pasami spadochronu. Napróżno. Zostawiłem je w domu i teraz nie mogą patrzeć, nie mogę się obronić przed kłującymi, złotymi igłami światła.

Mój uczeń prowadzi samolot po wyznaczonej trasie jak po sznurku. Nie mam nic do roboty. Dojrzewam — wystawiony na słońce.

Nie jestem z siebie zadowolony. Powieki stają się ciężkie, coraz cięższe. Usnę, do licha, czy co? Wiem. Muszę przetrwać kryzys i złapać drugi oddech. Tak to się nazywa — drugi oddech. Bywa tak nad ranem po pracowicie spędzonej nocy nad pilną robotą papierkową, albo w czasie służby. Też przychodzi kryzys i trzeba go przetrwać. Gdy się tego dokona, znów można pracować kilka godzin.

Koniecznie muszę się czymś zająć. Chyba najlepiej skrupulatną orientacją szczegółową. Zadanie nieskomplikowane, trasę znam bądź co bądź jak własną kieszeń, zdążyłem się oswoić z punktami terenowymi.

Nie pomaga. Muszę znaleźć inne zajęcie. Liczę pojazdy na drogach, staram się zatrudnić wyobraźnię i odgadywać co znajduje się we wnętrzy mijanych samochodów, dokąd jadą po tych wstążkach, które pod nami udają drogi. Odpowiadam sam sobie w myśli jakieś bajeczne historyjki o ludziach, którzy zatrzymują się słysząc warkot silnika mego samolotu. Chcę coś przeżywać. Cokolwiek, byle się coś działo, byle się czymś zająć. Nie otacza mnie jednak nic, co godne może być uwagi.

Więc na nic te pomysły, mimo że pode mną ziemia jak kompozycja plastyczna, zapatrzyłem się, przestałem ją czytać. Już nic mi nie mówią o sobie prostokąty pól, śmiałe linie dróg, domy rozrzucone fantazją artysty.

Ten rozległy obraz na dole nie ma żadnej treści, gdyż nie szukam jej. Jeszcze usiłuję nawiązać z powrotem zrywającą się nić łączności ze sprawami ziemi umeblowanej tak solidnie. Rozumiem, jak nigdy, że nie wolno mi zerwać z nią kontaktu, lecz okazuje się, że za słaby jestem, aby sprostać tej konieczności.

Wskazówka sekundomierza przesuwa się sto razy wolniej niż powinna. Sen jest nieubłagany, wiem, że sen jest także niebezpieczny. Pytam swego ucznia o nazwy miast, które mijamy. Odpowiada bezbłędnie.

Do punktu zwrotnego, nad którym zmienimy kierunek naszego lotu, pozostało jeszcze siedem minut...

Nagle potworny łoskot wdziera się w mą świadomość. To nie jest już dobrze znane monotonne mruczenie silnika, lecz młyn w samym środku mózgu. Spadłem gdzieś w przepaść, ktoś mnie trzyma za pasy.

Otwieram oczy. Przede mną tarcza zegara. 15 minut lotu po punkcie zwrotnym. Kurs. 155 stopni. Busola jednakże wskazuje 90.

W jednym momencie wszystko rozumiem. Jak szybko człowiek przytomnieje wobec niebezpieczeństwa. Jakbym wcale nie spał. Widzę w wyobraźni swą trasę wykreśloną na mapie, pamiętam doskonale wszystkie wyliczenia nawigatorskie. Kilka niejasnych punktów — wyjaśni uczeń. Wystarczy spytać:

— Minąłeś punkt zwrotny trasy?

Ale w słuchawkach jakże wymowna cisza. Więc tak: uczeń nie zauważył tego momentu, kiedy trzeba było zmienić kierunek lotu. Wskutek zboczenia z trasy mógł przejść także obok punktu zwrotnego.

Zadaję drugie pytanie:

— Jak długo utrzymywałeś kurs 260 stopni. Kiedy zmieniałeś go?

Odpowiedź jest niepewna:

— Przeleciałem jakąś rzekę. Nie wiem jaką. Po pięciu minutach stanąłem na kursie 90 stopni.

Próbuję wnioskować: utrzymując stary kurs musieliśmy minąć Wisłę. Uczeń zorientował się, że polecieliśmy zbyt daleko i dlatego powrócił. Stąd kurs 90 stopni.

Gdybym mógł wierzyć uczniowi — byłoby wszystko w porządku. Ale doświadczenie podpowiada: uczniowie mylą się. Ich relacja nie zawsze odpowiada prawdzie. A jeśli uczeń zmienił kurs, jeśli tą rzeką nie była Wisła, lecz Bug?

Ziemia znów ma twarz pokerzysty. Nie wyczytam nic z niewiadomo dokąd biegnących dróg, z pogmatwanych nitek strumieni na łąkach. Zapomniałem na chwilę o prawidłach gry, lecz ja muszę wygrać tę partię. Muszę wrócić do znanych mi sposobów.

— Kurs 180 stopni — podałem rozkaz.

Musieliśmy tym kursem lecieć wzdłuż rzeki. Tak łatwiej odnaleźć charakterystyczne punkty terenowe, ustalić własne położenie.

Mija kilka minut. Rzeka zagradza nam drogę. Z lewa na prawo biegnie jasna wstęga.

Pilica. Miasto — Warka. Łatwo stąd wrócić do domu...

Nerwowe naprężenie opuszcza mnie powoli, a na jego miejsce zjawia się uczucie szczególnego zadowolenia.

Nowy kurs. Zwiększona prędkość lotu.

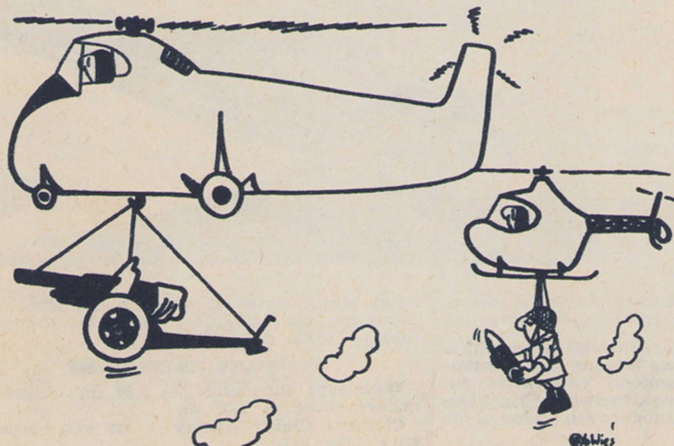
Odbieram uczniowi stery. Wskazówka sekundomierza porusza się z normalną prędkością. Znów pode mną znane drogi i miasta. Ziemia zrzuciła maskę.

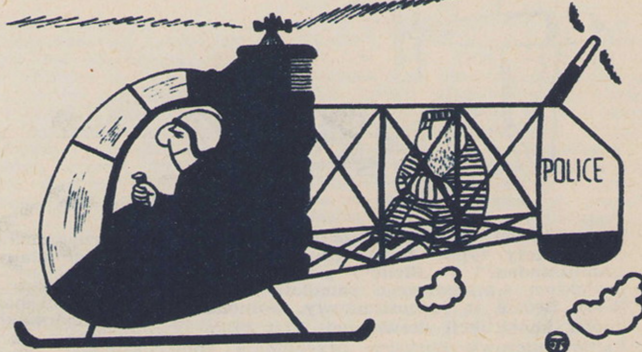
Opracował: B. KAZNOWSKI

HUMOR

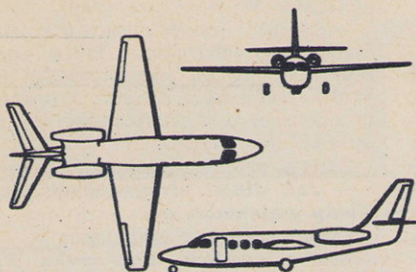








SAMOLOT DYSPOZYCYJNY „JET-COMMANDER" MODEL-1121 ● USA



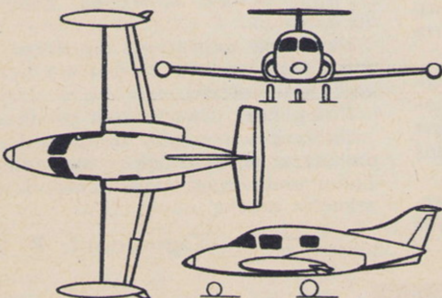
NIEWIELKIE zatrudniające zaledwie 1 000 osób zakłady Aero Commander, od szeregu lat specjalizują się w budowie szybkich samolotów dyspozycyjnych. Najbardziej znanym był 5—6 miejscowy, 2-silnikowy „Aero-Commander", którego wyprodukowano 1 100 sztuk. Obecnie wytwórnia opracowała nowy typ nazwany „Jet-Commander". Model — 1 121, w którym — przy nie zmienionych w stosunku do poprzednika założeniach co do liczby pasażerów — zastosowano napęd dwoma silnikami odrzutowymi i znacznie poprawiono osiągi. Samolot ma układ średniopłata z prostymi skrzydłami i skośnym usterzeniem. Silniki turboodrzutowe General Electric CJ 601-1 o ciągu 1 300 kG każdy, zabudowane są w tyle kadłuba w układzie przejętym od francuskiej „Caravelle". Pomieszczenia załogi i pasażerów znajdują się tylko w przedniej części kadłuba, dzięki czemu odizolowane są zupełnie od źródeł hałasu. Kabina pasażerska jest oddzielona od kabiny załogi. Pasażerom stworzono luksusowe warunki podróży i pracy w powietrzu przez zaopatrzenie kabiny w instalację klimatyzacyjną, bar, toaletę oraz wygodne fotele i stoliki. Samolot dostosowany jest do startów i lądowań na lotniskach małych rozmiarów. Cena samolotu skalkulowana została na 475 000 dol. USA. Dotychczas firma otrzymała zamówienie na 20 samolotów; dostawa pierwszego z nich przewidziana jest na koniec 1963 r. (RW)

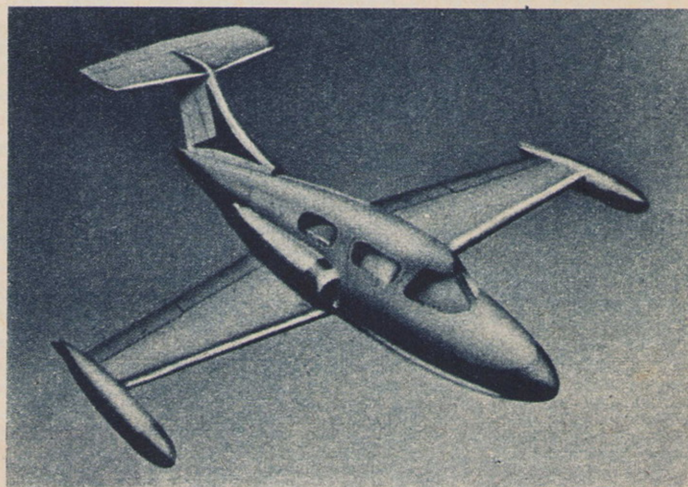
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,88 m, długość — 14,65 m, wysokość — 4,80 m

Ciężary: Ciężar całkowity — 6 350 kG, ciężar własny 3 085 kG, prędkość przelotowa na wys. 6 000 m — 667 km/h, prędkość przelotowa na wys. 10 700 m — 808 km/h, prędkość lądowania — 154 km/h.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY ME-P-308 „JET-TAIFUN" ● NRF





ZNANA (zwłaszcza z okresu wojny) niemiecka wytwórnia lotnicza Messerschmitt w Augsburgu wystąpiła na tegorocznym Salonie Paryskim z nowymi projektami, których realizacja jest już bardzo zaawansowana. Jeden z nich dotyczy odrzutowego samolotu dyspozycyjnego dla 5—6 pasażerów, który dla przypomnienia przedwojennej konstrukcji Me-108 „Tajfun" został nazwany Me-P-308 „Jet-Taifun". Nowy „Taifun" może służyć również jako samolot szkolny. Jest to dwusilnikowy, wolnonośny dolnopłat, całkowicie metalowy.

Skrzydła trapezowe; krawędzie spływu wyposażone są w klapy i lotki.

Kadłub o przekroju owalnym mieści wewnątrz 3 zespoły po dwa fotele każdy. Przednia para foteli wyposażona jest w sterownice (dwuster). Wejście do kabiny przez boczne drzwi z prawej strony. Usterzenie kierunku lekko skośne, pod kadłubem — trójkątny kil.

Podwozie trójkołowe, wciągane całkowicie w kadłub. Dwa silniki turboodrzutowe Turbomeca „Marbore" po 400 kG ciągu każdy zabudowane są w krótkich gondolach z boków kadłuba. Półkoliste chwyty powietrza umieszczone są nad krawędziami natarcia skrzydeł.

Na końcach skrzydeł osadzone są dodatkowe zbiorniki paliwa. (JS)

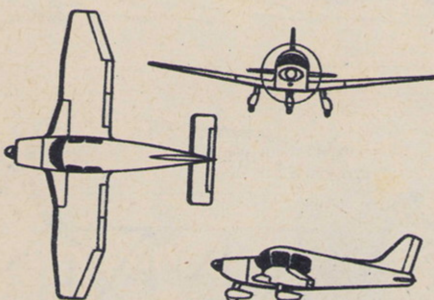
DANE TECHNICZNE

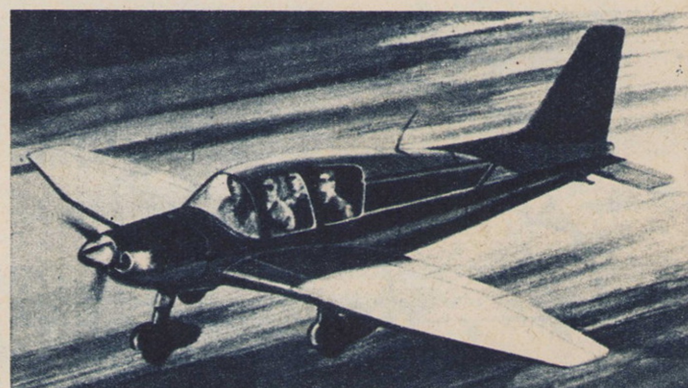
Wymiary: Rozpiętość — 8,56 m, długość — 7,78 m, pow. nośna — 11 m².

Ciężary: Ciężar całkowity — 2 370 kG, obciążenie pow — 215 kG/m².

Osiągi: Prędkość przelotowa — 780 km/h, prędkość lądowania — 160 km/h, pułap (z jednym silnikiem) — 8000 m, zasięg — 2 000 km, start na przeszkodę 15 m — 650 m, lądowanie znad przeszkody 15 m — 650 m.

SAMOLOT TURYSTYCZNY CENTRE-EST-AERONAUTIQUE R-100 ● FRANCJA





WYTWORNIA Centre-Est produkująca od dawna samoloty typu Jodel (m. in. 3-miejscowy „Ambassadeur" i „Sicile") pracuje obecnie nad projektem 4-miejscowego samolotu turystycznego R-100. Będzie to jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji drewnianej. Płat tylko prostokątno-trapezowy obrysem przypomina konstrukcję Jodel, gdyż profil zmienia się wzdłuż rozpiętości, a wznios rozpoczyna się już u nasady, bez charakterystycznego uniesienia części skrajnych. U nasady skrzydła są poszerzone w przód, tworząc charakterystyczne załamanie krawędzi natarcia; klapy na częściach prostokątnych skrzydeł.

Kadłub o przekroju zaokrąglonego prostokąta mieści nad płatem 4-osobową kabinę typu samochodowego. Usterzenie wysokości całkowicie ruchome z klapką odciążającą. Podwozie trójkołowe, stałe, o goleniach wolnonośnych osłoniętych owiewkami.

Jako źródło napędu przewidziano silnik Lycoming C-320 o mocy 160 KM, albo wtryskowy Continental 10-346-A o mocy 165 KM lub też francuski silnik Potez-6E o mocy 170 KM. Oblatanie prototypu ma nastąpić jesienią br. Przewidywana cena — 12 000 dol. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,50 m, długość — 7,00 m, wysokość — 2,35 m.

Ciężary: Ciężar własny — 525 kG, ciężar całkowity 1 000 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 265 km/h, prędkość przelotowa — (Om) — 235 km/h, prędkość przelotowa (2 200 m) — 250 km/h, zasięg — 1 250 km.

Poczta lotnicza

LOT ZE STERTY

Antoni Krauze — Kosyń, woj. lubelskie. Serdecznie odradzamy budowę „prawdziwego szybowca” oraz zjeżdżanie na nim ze sterty w ramach „działalności lotniczej”. Natomiast polecamy i popieramy „majsterkowanie”, którego wynikiem mają być latające modele samolotów i szybowców, latawców i śmigłowców. Mogą być też modele radiosterowane, które jak piszecie chcielibyście też budować.

W tym celu radzimy zapoznać się przedtem z kilkoma opracowaniami na te tematy, choćby książkami: Wiesław Schier — „Miniaturowe lotnictwo” czy Janusz Wojciechowski — „Jak zbudować zdalnie sterowany model”. Powinniście też czytać „Skrzydlatą Polskę”, w której istnieje stały kącik dla modelarzy lotniczych, pt. „Modelarz lotniczy”.

Wspomniane tu książki nabyć można za zaliczeniem pocztowym w Głównej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14. Stałe otrzymywanie „Skrzydlatej Polski” zapewnia, jak wiecie, prenumerata, którą zamówić można u miejscowego listonosza.

Jeśli chodzi o materiały modelarskie, to kupić je można, również drogą korespondencyjną, w Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86.

Byłoby dobrze, gdybyście w swych modelarskich poczynaniach mogli nawiązać kontakt lub wstąpić do jednej z modelarni lotniczych, jakie istnieją na terenie województwa pod patronatem Aeroklubu Lubelskiego.

Do zdobycia kwalifikacji lotniczych konieczne jest odpowiednie wykształcenie. Uprawnienia mechanika samolotowego można uzyskać wstępując do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych dla odbywających zasadniczą służbę wojskową (po Zasadniczej Szkole Zawodowej). Po ukończeniu szkoły podstawowej można wstąpić do Technikum Budowy Silników we Wrocławiu. Istnieje też bliższe Was technikum przy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku k/Lublina.

CZY AEROKLUB WROCŁAWSKI ZAPOMNIAŁ?

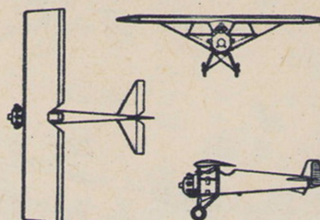
„Napisałem list do Aeroklubu Wrocławskiego. Wkrótce otrzymałem miłą odpowiedź. Były to warunki jakie trzeba spełnić, by być przyjętym na szkolenie lotnicze. W odpowiedzi było także zaznaczone, że kiedy przyślę papiery, dostanę skierowanie na badania lotniczo-lekarskie. Bardzo się tym ucieszyłem. Papiery wysłałem w październiku ubiegłego roku. Do tego czasu nie otrzymałem odpowiedzi, mimo że pisałem do Aeroklubu prosząc o odpowiedź.

Nie chcę rezygnować ze szkolenia lotniczego i wstąpienia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej i pragnę, o ile pozwolą badania, przejść szkolenie, tym bardziej, że wiek mi na to pozwala. Myślę, iż szkolenie mogą odbywać nie tylko ci, którzy mieszkają blisko aeroklubów. Do Wrocławia mam 40 km. Proszę o radę” — pisze do nas stały Czytelnik, uczeń III kl. technikum, **Bolesław Kaleta — Bierutów, ul. Żeromskiego 2, pow. Oleśnica, woj. wrocławskie.**

Sądzimy, że Aeroklub Wrocławski wyjaśni wkrótce tę sprawę. Być też może, iż nasz Czytelnik już przechodzi szkolenie szybowcowe, jako że od momentu kiedy otrzymaliśmy cytowany tu list (maj, br.) upłynęło już trochę czasu.

SAMOLOT MYŚLIWSKI

WIBAULT 7 C-1 ● FRANCJA





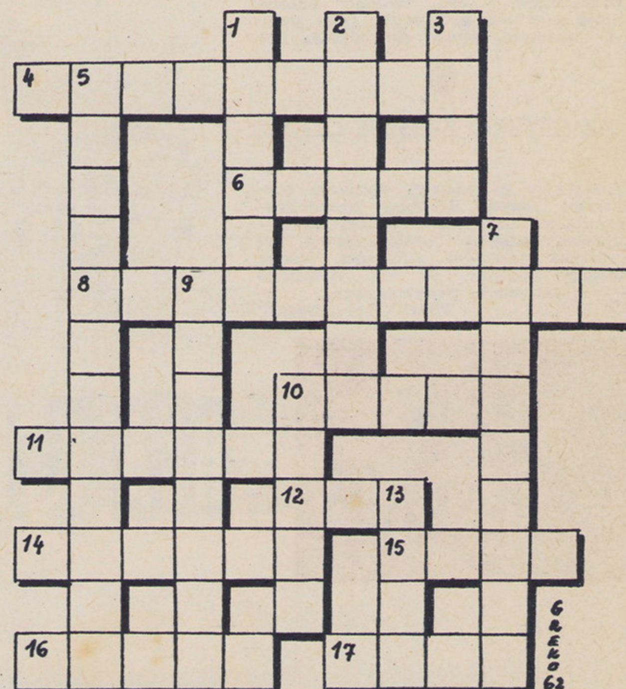
ZNANY konstruktor francuski z lat I wojny światowej, inż. Michel Wibault (czyt. Wibo), stworzył swój pierwszy samolot, klasyczny dwupłat myśliwski, w 1917 r. Ten pierwszy samolot był jeszcze drewniany, ale już w następnych latach Wibault przechodzi na konstrukcję metalową. W 1923 r. zrywa już z dwupłatem na rzecz jednopłatów. W 1925 r. inż. Wibault opracowuje słynną metodę krycia samolotów paskami blachy z odgiętymi brzegami i zastosowuje ją do swej najnowszej konstrukcji — samolotu myśliwskiego Wibault 7 C-1. Niedługo po oblataniu prototyp zderzył się w powietrzu z innym samolotem, uszkadzając dość poważnie jedno ze skrzydeł. Jednakże dzięki temu, że pokrycie składało się z oddzielnych ponitowanych ze sobą pasków, pęknięcie nie przeniosło się na sąsiednie partie pokrycia i samolot wylądował bezpiecznie. Dziś taką konstrukcję nazwalibyśmy „fail safe” (bezpieczną na uszkodzenia).

Wibault 7 C-1 był zastrzałowym górnopłatem. Skrzydło miało obrys prostokątny. Zastrzały podwójne. Przekrój kadłuba prostokątny z zaokrąglonym grzbietem. Usterzenie wysokości zastrzałowe. Podwozie o dzielonej osi, stałe. Silnik gwiazdowy 9-cylindrowy Gnome-Rhone „Jupiter” 9Ad o mocy 500 KM. Śmigło drewniane. Uzbrojenie składało się z dwóch karabinów maszynowych. Licencję samolotu „Wibault” zakupił nieco później polski przemysł lotniczy. Był on pierwowzorem słynnych myśliwców „P” inż. Puławskiego.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 10,95 m, długość — 7,55 m, wysokość — 2,96 m, pow. nośna — 22 m kw., ciężar własny 827 kG, ciężar całkowity — 1 444 kG, obciążenie pow. 65,70 kG/m kw., prędkość maksymalna — 234 km/h (H—4 000 m, 217km/h (H—6 000), czas wznoszenia na 1 000 m — 2 min, 42 sek, na 6 000 m — 21 min, 14 sek., pułap — 8 500 m, czas trwania lotu — 3 h 50 min.

KRZYŻÓWKA LOTNICZA



POZIOMO: 4 — przyrząd wskazujący wznoszenie lub opadanie szybowca względem Ziemi; 6 — przednia część żeber; 8 — stosunek odległości przebytej przez szybowiec do wysokości, zużytej na ten lot; 10 — jednomiejscowy szybowiec treningowy, zbudowany w 1956 roku; 11 — szybowiec, w którym statecznik wraz ze sterem wysokości znajduje się przed pilotem; 12 — ruch ciała w powietrzu; 14 — człowiek ubogi; 15 — gruby sznur, używany do holowania szybowców; 16 — statek powietrzny, napełniony gazem; — 17 lipcowe solenizantki.

PIONOWO: 1 — członek personelu latającego; 2 — doskonały pisarz, b. pilot, autor „Niebieskich dróg”; 3 — szczątki rozbitego samolotu; 5 — nauka o siłach działających na ciała w locie; 7 — sposób zwiększenia ciągu silnika w samolotach myśliwskich; 9 — część samolotu, wytwarzająca siłę nośną; 10 — mały pokój konferencyjny; 13 — powyżej 4 500 m trzeba go zabierać ze sobą.

Oprac. **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 21. VII. 63 r. rozlosowane zostaną nagrody książkowe.

Rzwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych z dopiskiem: „Krzyżówka Lotnicza”.

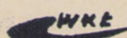




ZNACZKI LOTNICZE

Dla upamiętnienia 40 rocznicy powstania linii lotniczych CSA, poczta Czechosłowacji wprowadziła do obiegu serię lotniczą, złożoną z dwóch znaczków o wartościach nominalnych 80 halerzy i 1,80 korony. Znaczek o wartości 80 halerzy przedstawia nowoczesny samolot pasażerski Tu-104. Znaczek ten wykonano w kolorach ciemnofioletowym (rysunek) oraz jasnoniebieskim (tło). Na znaczku o wartości 1,80 korony przedstawiony jest samolot pasażerski obsługujący linie krajowe. Znaczek wykonano w kolorze stalowym (rysunek) i jasnozielonym (tło). Wymiary obu znaczków: 22,5 × 41 mm.

B. Kurowski



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA”

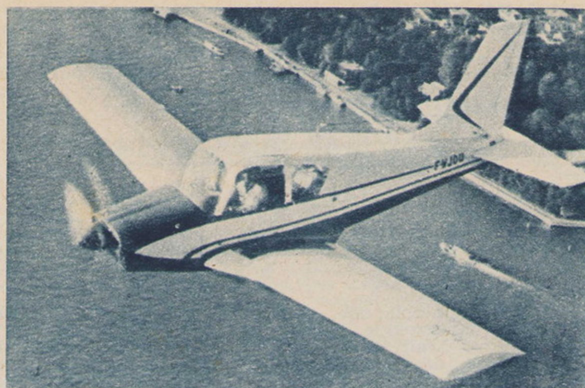
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 28. VI. 1963 r. Zam. 4461 L-68





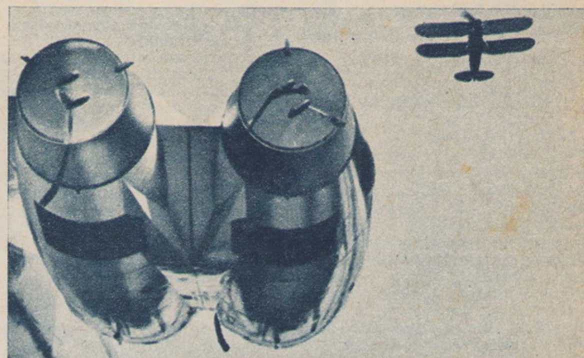
TURYSTYCZNY

Jednym z najnowszych samolotów turystycznych francuskiej wytwórni Sud-Aviation jest widoczny na zdjęciu Gardan Horizon GY-80.

DWIE GENERACJE

Spotkanie dwóch generacji: w górze — archaiczny już dzisiaj dwupłatowy Gloster „Gladiator", na dole — para silników odrzutowych potężnego samolotu pasażerskiego Vickers VC-10.

Foto: „Aero-Revue" (2)



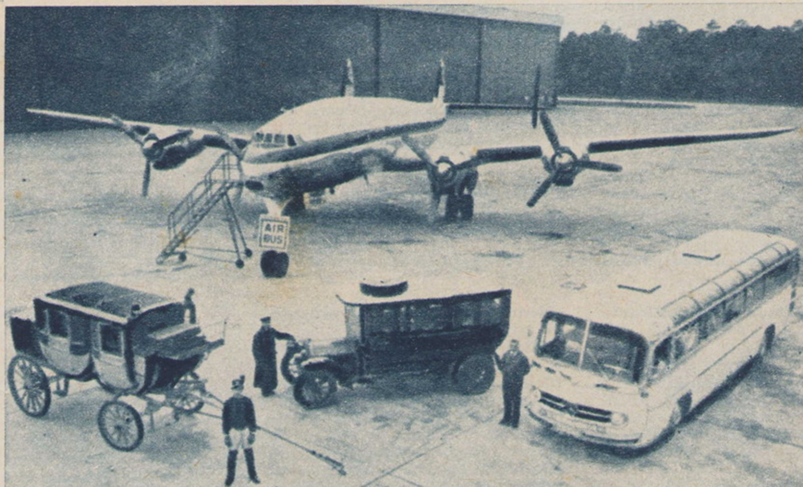
PODWIESZANA KABINA

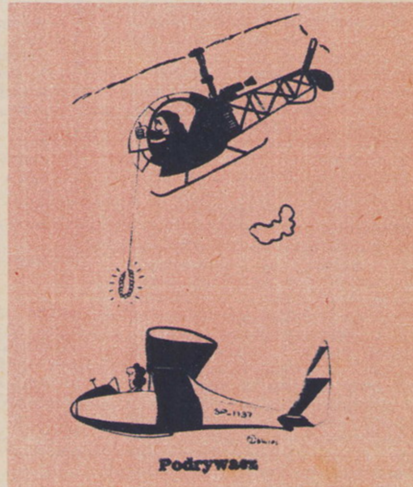
Pierwszy lot amerykańskiego śmigłowca S-64 „Skycrane" z podwieszoną kabiną-zasobnikiem dla 55 pasażerów lub 68 żołnierzy wraz z uzbrojeniem. Tego rodzaju kabina może również być użyta jako polowy warsztat, punkt dowodzenia itd.

JAK SZYBKO BIEGNIE CZAS...

Fotografia (z prawej) obrazuje stopniowy rozwój środków komunikacji na krótszych dystansach, od dyliżansu, poprzez wieloosobowy archaiczny prototyp autobusu, nowoczesny autokar, aż do szybkiego samolotu pasażerskiego.

Foto: „Der Flieger"





Podrywacz

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



Książę Filip w szybowcu

Mistrzostwa szybowcowe Wielkiej Brytanii na rok 1963, jakie odbyły się w Lasham (Hampshire), zainaugurował wzlotem na szybowcu małżonek królowej Elżbiety, książę Edynburga.

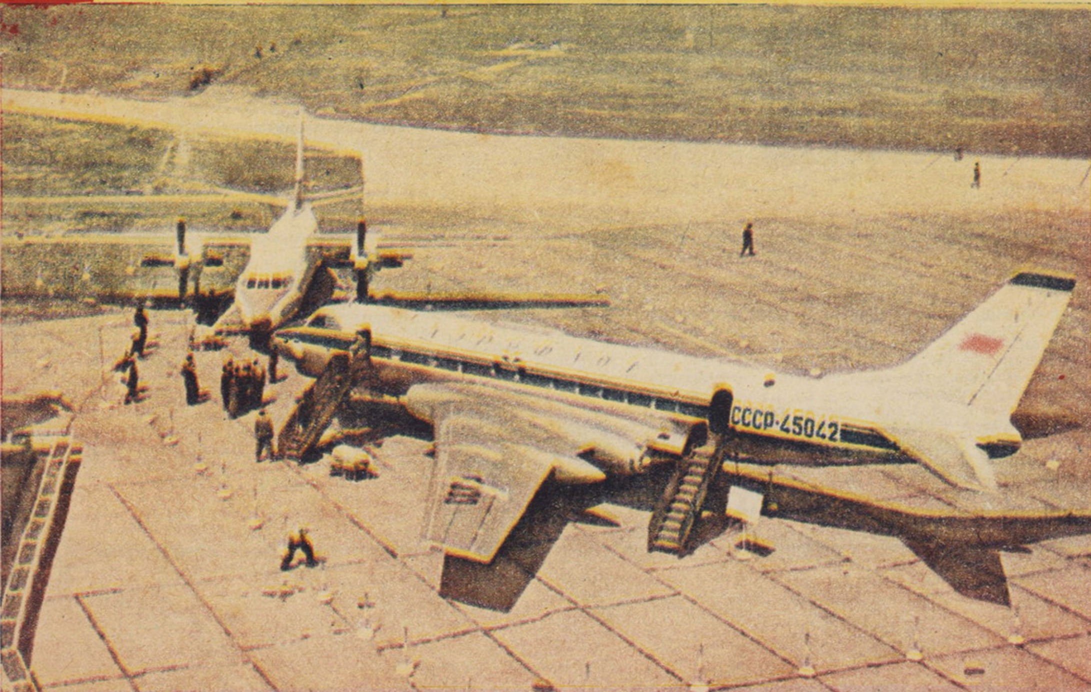
Foto: „The Illustrated London News"



SPOTKANIE W BUDAPESZCIE

Na lotnisku w Budapeszcie spotkały się dwa radzieckie samoloty pasażerskie: odrzutowy Tu-124 i turbośmigłowy An-24.

Foto: „Repülés"



ŚLADAMI PIONIERÓW

Pionierskie wzloty człowieka, takie jak za czasów Lilienthala, zafascynowały do tego stopnia młodego Amerykanina Cliffa Wintersa, że zbudował szybowiec typu podobnego do tych sprzed 70 lat i zaczął czynić próby wzlotów (na zdjęciu). *Foto: „Ali Nuove"*



Uwaga! Nieprzyjaciel pod Tobą! — Pod kim?!?!